



Handbook

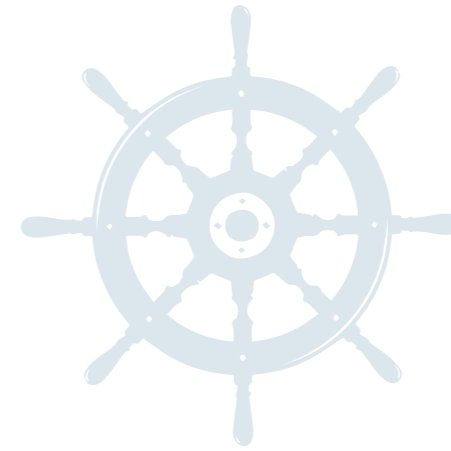
日本海運集会所 100年のあゆみ





Handbook

日本海運集会所
100年のあゆみ



はじめに



当法人は2021年9月8日に、その前身である株式会社神戸海運集会所の創立から100周年の節目を迎えることができました。

100年前(大正10年)は、第一次世界大戦の特需により日本は英米に次ぐ海運大国となり、東洋での不定期船海運市場の中心として神戸が黄金時代を迎えた直後でした。

創立時に目指した東洋のボールチック・エクスチェンジとなる夢は叶いませんでしたが、当法人が1世紀に亘り海運・海事に

係る情報・知見の収集と発信に係る事業を営み、また海事仲裁機関として今日を迎えることができたのは、ひとえに社団法人を構成する会員の皆さまの志とその事業に関与した方々の力添えのおかげ、と深く感謝申し上げます。

当法人は、「独立」、「民間」、「中立」団体としての創立の精神に基づき、これからも海事社会・産業界で期待される使命を果たしていく所存です。第二世紀の海運集会所も、よろしくお願い申し上げます。

2021年9月8日

一般社団法人日本海運集会所
会長 村上英三

目次

| | | |
|------|---|----|
| はじめに | 一般社団法人日本海運集会所 会長 村上 英三 | 3 |
| 第1章 | 日本海運集会所誕生前夜 プロローグ ミナト神戸と大正時代 | 5 |
| 第2章 | 創立者 川村貞次郎をたどる トーマス川村と海運 創立者・川村貞次郎の横顔 | 13 |
| 第3章 | 集会所の100年をたどる(その1) 日本海運集会所 創立から90年までの航跡 | 23 |
| 第4章 | 集会所の100年をたどる(その2) 社団法人から一般社団法人へ 2000年以降の経営の変遷 | 37 |
| 第5章 | 事業紹介 各事業内容と組織概要 | 47 |
| おわりに | 一般社団法人日本海運集会所 理事長 山口 誠 | 59 |
| 資料編 | | 61 |
| コラム | 神戸と海運 (1) | 12 |
| | 神戸と海運 (2) | 21 |
| | 小石川界限 (1) | 22 |
| | 小石川界限 (2) | 46 |

第1章

日本海運集会所誕生前夜

プロローグ ミナト神戸と大正時代

プロローグ

ミナト神戸と大正時代



大正時代の元町商店街(神戸元町1丁目)

2021(令和3)年9月8日に創立100周年を迎えた一般社団法人日本海運集会所の源流は、1921(大正10)年9月8日の株式会社神戸海運集会所創立に遡る。

日本海運集会所の100年のあゆみを記すに当たり、まずはミナト神戸と大正時代を振り返り、プロローグとしたい。

神戸という港、大正という時代

神戸は、古代には「務古水門(むこのみなと)」や「大輪田の泊(おおわだのとまり)」と呼ばれ、朝鮮半島や中国大陸との交流拠点の一つであったと言われる。平安時代末期には平清盛による人工島「経ヶ島(きょうがしま)」の築造が行われるなど、日宋貿易の拠点として発展した。

その後も「兵庫湊」や「兵庫の津」と呼ばれ、海上交通の要衝として重要な港であった。

江戸時代には、灘・西宮で造る酒を江戸へ急送する樽廻船が発達した。この樽廻船に発祥した神戸の海運業の流れは、変遷を経て現代まで辿れる。

神戸港の近代は、幕末の1858(安政5)年に締結された安政五カ国条約の開港場(箱館・

兵庫・神奈川・長崎・新潟)の一つになったことに始まる。しかし、天皇の御座す京都に近いことから攘夷勢力の反対を憚り、開港は1868(慶応3)年まで遅れた。

司馬遼太郎の「街道をゆく神戸・横浜散歩」によると、旧幕時代に鎖国を解いて開港した横浜と異なり、既に開国した後に開港した神戸は、よそ者に開放的であっけらかんとした明るさと新しいもの好きの気質を持った街になったらしい。旧居留地や北野の異人館街には、そんな空気が感じられる。

大阪湾にはもう一つ、歴史的

な港として古代の「難波津(なにわづ)」、今の大阪港があるが、河口港である同港は大阪市の市章・湊標(みおつくし)から連想が容易なように遠浅である。近代においては大型船が停泊しやすい神戸港が関西の中心的な貿易港として発展することとなった。

因みに、1907(明治40)年制定の神戸の市章は、兵庫港(大輪田泊)と神戸港の二つの港が扇を並べたような形をしているという理由で、神戸の旧かな遣いである「カウベ」のカの字を圖案化して、錨のイメージも持たせたものである。



神戸市の市章



栄町を行く市電



神戸中税関乗船場



国産波止場

開港後の日本を代表する輸出品で最大の外貨獲得商品であった生糸は、その主要な生産地が信州や北関東であったため、主に横浜港から輸出された。横浜港と比べて神戸港は外国産綿花など輸入の比率が高かった。

紡績業を中心に日本の産業革命とも言うべき本格的な工業化の時代を迎えた明治時代の後半に神戸は、阪神地区から泉州地域まで大阪湾岸における綿糸紡績業の著しい発展を背景に、綿花の輸入と綿製品の輸出の一大拠点となった。また、神戸市内に多数の工場を擁して世界市場を三分する勢いのあったマツチ

など雑貨の輸出拠点としても港勢を伸ばした。

1917(大正6)年には貿易額において横浜港を抜いて、神戸港は日本一の貿易港となった。1923(大正12)年の関東大震災で京浜地方が大きな被害を受けたあとは、神戸港は生糸・絹織物の輸出においても横浜港を逆転した。

1920(大正9)年に日本で初めて行われた国勢調査では、神戸市の人口61万人は、東京市217万人、大阪市125万人に次いで第三位であった。

なお、1925(大正14)年には大阪市の人口211万人は、関東

大震災により多くの人口が流出した東京市を抜いて、その工業出荷額とともに日本一となり、「大大阪(だいおおさか)」時代と言われた。産業・貿易・都市のいずれにおいても東京を凌いで、関西が殷賑を極めた時代である。

大正は米騒動とデモクラシーの時代でもあった。日本海運集会所創立の1921(大正10)年の神戸の出来事を見てみると、川崎造船所と三菱造船所の職工が待遇改善を求めた大労働争議や労働者救済活動の一つとして生協活動の嚆矢である神戸購買組合と灘購買組合の結成がある。

江戸時代からの菱垣廻船・樽廻船・北前船など伝統的な和船の在来船主は、明治10年代に洋式帆船に切り替え、明治20年代には汽船を購入してその運航に乗り出した。

1892(明治25)年、これら小規模船主は、政府補助下の大会社である日本郵船・大阪商船と対抗するため、日本海運業同盟会(現在の日本船主協会の起源)を組織した。

郵船・商船の船を「社船」、それ以外の船主の船を「社外船」と呼ぶことになった。社船は主に定期航路、社外船は主に不定期航路で運航されることから、社外船は不定期船の別称としても用いられる。

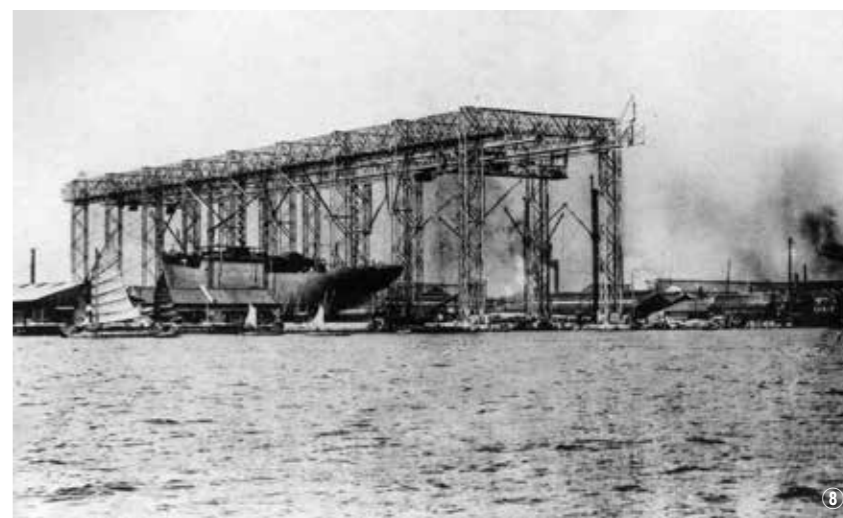
佐々木誠治 神戸大教授「神戸



海上から見た元居留地 海岸ビルや大阪商船ビルなどが見える



メリケン波止場を歩く外国人船員と思しき人々



川崎造船所のガントリークレーン 大正元年に完成した

開港百年史』によると、1904(明治37)年から1905(明治38)年の日露戦争を契機に、神戸的特殊性の最たる土着海運企業が出現・発達し、神戸港は単に多くの船の出入りで賑わう港に留まらず、社外船主すなわち海運企業が育成し定着する港へ推移・進化していった。

1910年代には社外船の活躍により東洋での不定期船海運市場は上海・香港から神戸に移り、神戸の黄金時代を迎える。

1914(大正3)年から1918(大正7)年の第一次世界大戦では、日本は連合国側で参戦したもの

の戦場とならず、世界中から注文が殺到して空前の大戦景気に沸きかえった。

神戸でも造船・海運・貿易業界は高利潤を享受した。海上荷動きが増加し、船舶不足は深刻化し、船価・備船料・海上運賃は騰貴に騰貴を重ねて大戦前の十数倍になった。

この異常な取引を円滑化するため海運仲立業者が誕生した。大戦中に神戸で新たに創立や改組された船会社は30社を超え、神戸の不定期船海運市場は拡大を続け、アジアでは上海・香港に代わる世界的な市場となり、ロンドンの海運市場に迫る勢い

であった。

大戦終戦直後には日本は英米に次ぐ世界第三位の海運大国になっていた。

第一次大戦の特需で海運企業を大発展させた岡崎藤吉(岡崎財閥創業者)、乾新兵衛(乾財閥創業者)、山下亀三郎(山下汽船創業者)、勝田銀次郎(勝田汽船創業者)、内田信也(内田汽船創業者)は「神戸海運5人男」と呼ばれるようになった。山下、勝田、内田はとりわけ三大船成金として評判であった。

日本史の教科書にも載っている戦争特需による成金を描いた

風刺漫画がある。高級料亭の玄関で夜の暗さに靴を探しあぐねている女中に、老紳士が百円札(現在の価値に換算して100万円)に火をつけて明りとする、そんな様子を描いたものである。この漫画に登場する成金のモデルは、大戦景気で成功した典型的な船成金の山本唯三郎と言われている。

しかし、栄華は一炊の夢。大戦景気によって急成長を遂げた日本の新興海運は、大戦終結後におきた反動大不況によってバブルがはじけ、全くの存亡の危機に立たされた。



下写真に基づく現在の様子 (2021年12月撮影)



下写真に基づく現在の様子 (2021年12月撮影)



海岸通を東の方向に見た様子 写真中央の建物は海岸ビル、曲面のファサードの建物は大阪商船ビル



海岸通を西に望む 右の建物は旧日本郵船神戸支店(この写真は1935(昭和10)年撮影)

海運業と深くつながる神戸・三宮



神戸の中でも三ノ宮駅周辺は海運業と深いかわりがあることを示す足跡がいくつも残っている。

例えば神戸市立博物館には旧居留地の街並みを再現したジオラマがある。この「100年のあゆみ」でも昔の着色絵葉書や写真を多く使用しているが、この展示物を見るとそれを3D的により実感できるに違いない。

地下鉄三宮駅北側にある生田神社もその一

つ。敷地内に入るとすぐ左側に「大海神社」の存在に気付く。鳥居横にある「大海神社の由緒」によるとこの神社の御祭神は猿田彦大神。古くから海上安全を願う神として時の権力者や庶民から祀られてきたほか、近年は水先案内の神、海上安全・海運隆昌の御加護がある神として祈願されているようだ。そして、大海神社を囲む石柱には海運会社や造船会社、海上保険会社などの社名が刻まれている。

第2章

創立者 川村貞次郎をたどる

トーマス川村と海運
創立者・川村貞次郎の横顔

トーマス川村と海運 創業者・川村貞次郎の横顔



創業者・川村貞次郎

株式会社神戸海運集会所 創設前夜

第一次欧州戦争の1914(大正3)年勃発から戦況が拡大し長期化するなかで、殴州域内の船隊のほとんどが戦役に駆り出された。

戦時以外に使う船腹が極端に払底することとなり、海上運賃、傭船料、船価全てにおいて暴騰ともいえるような高水準レートが招来したのである。かつてなかった海運大好況である。

川村貞次郎(当時、三井物産船舶部長)はこうした狂乱海運についてさまざまな外国海事情報を鋭意分析、冷静に見守る姿勢をとり続けていた。彼は浮き足だった日本海運界に、「この戦争が終わると、間違いなく船腹過剰になる。その時に備えておかなければ大変なことになる」と見透かしていた。

彼は明治末年にロンドンのボールチック・エクスチェンジを訪れ、海事情報が取引にもたらす威力に心底驚嘆させられる。同時に海国日本の今に不足するものがあるとすれば何か。その決定的な回答を得るのである。

ロンドンでの体験は衝撃的であった。川村は商談の世界で情報を制することが、勝利を収める必須の条件であることを痛感、追いつき追い越せの負けん気の意を強くするのである。

川村の見てきたボールチック・エクスチェンジとは

ロンドンのボールチック・エクスチェンジとは“The Baltic Mercantile and Shipping Exchange, Ltd.”が正式名称である。

そもそもボールチックという文字がなぜ冠されたのか。

17世紀の半ば、コーヒーが英国に輸入され始めた頃、ロンドン・シティの喫茶店

“Virginia and Maryland Coffee House”では船主・船長、貿易商が集い憩いの場所とするだけでなく、商取引や情報交換の場とした。これが始まりである。

Virginiaの文字は、米国との関係物資の取引が盛大に行われたことを示すものである。その一方でバルト海方面の貿易関係者との交流が増加することとなり、バルト海沿岸、主にロシアから輸入する油脂、麻、種子などに取引商品の主力が移っていく。1744年には“Virginia and Baltic Coffee House”とBalticの文字が挿入され、さらに、1810年に至ってVirginiaの文字もいつしか消えて、“Baltic Coffee House”となった。

1846年の穀物条例の撤廃によって穀物輸出入が自由化されると、このコーヒーハウスの必要性・重要性は増大する一途となった。同時に船舶でも蒸気船の傭船契約が盛んに行われるようになると、規模としても手狭なものとなった。

1903年に同じロンドンのSt. Mary Axeの新ビルに移転し、冒頭の名称になり、いつしか“Baltic Exchange”と略称で呼ばれるようになる。

大戦終焉と日本海運集会所の創設までの奮闘

1918(大正7)年11月の休戦からわずか数年、海上運賃、傭船

料、船価の全部門において大きな異変が起きる。幾多の楽観論を廃し、まさに川村らが憂慮した最悪のシナリオに向かって急下降し始める。運賃・傭船料・船価3部門同時の大暴落である。世界海運は、船腹過剰によって全船腹の約2割という大量の係船に打つ手を失っていた。

皮肉にもこういったさなかに、日本海運のメッカ「神戸」にボールチック・エクスチェンジの構想実現化に向かって機が熟すのである。川村の決断は、当時悲壮感に満ち溢れた海運業界の環境下で行われることとなった。

三井物産船舶部の当時の拠点には海運業者の80%が集中する神戸の一角、海岸ビルの中にあった。そういったアジアの海運市場の中心という絶好の地に恵まれながら、船主や荷主はそれぞれの事務所から一歩も踏み出そうとはせず、シップ・ブローカーの商談にひたすら依存し続けるという、まさに旧態依然たる商習慣に依存していた。商談といっても、夜の料亭における宴席付きという、「合理主義者」川村の最も嫌うものだった。

「戦前に比べて船腹量世界第3位に浮上した日本海運が、一流海運国としてのこれからの発展はこれで良いのであろうか」と川村は慨嘆したに違いない。

集会所は1921(大正10)年9月8日に創立総会を終了。オフィス



ロンドンのボールチック・エクスチェンジの大広間。俗称“ザ・フローア”と呼ばれていたらしい



明海ビルは1921(大正10)年に竣工した RC造8階建てで日本における最初の超高層ビルだったという



日本海運集会所の開業式の模様 1921年11月26日に行われた

は「明治海運」が神戸旧居留地に建設を予定していた8階建て、通称「明海ビル」の1階フロアとした。ビル完成から4カ月後の1921(大正10)年10月2日に入居、6日の会社設立許可を経て20日に開業した。これが今日ある一般社団法人日本海運集会所の誕生である。

株式会社神戸海運集会所の創立と「海運」第1号の出版

集会所のフロアにはテーブル、椅子など多数配備のほか、大円柱が人目を引いた。

電信電話も数台置かれ会員に自由な使用が許された。全世界にわたる船舶の傭船・売買船の成約動静、運賃市況の推移などの海事情報を瞬時に発受ができるようにした。

また、会員同士自由に取引ができるよう商談部を設け、ホール内の大きなボードに記入される刻々のそれらの情報はその一助にするためのものであった。こうして、会員本位の新鋭施設として世に問う舞台は整ったのである。

しかし、ハード面では先端を行くものであっても、「伝統」というものに何ら裏打ちのないこの取引方法は、物珍しさゆえにかなり頻繁に利用されたものの、会員は取引結果が瞬時に知れ渡ってしまうという懸念をどうしても払拭することができなかった。

商機にふれると必要以上の秘密主義に陥るといふ“商習慣”と、長期化する未曾有の海運不況の煽りからか、立派なホールも次第に船主やブローカーらの雑談の場と形骸化し、閑散となっていった。川村の海運商談に関する近代化の思惑は短期間で頓挫、理想とする英国の海運

取引所と同一の土俵には立てず仕舞いであった。

商談以外の事業目的、報道・研究のうち「報道」の分野は「神戸海運集会所報告」という1枚もののリーフレットとして、創業年の12月5日に第1号を出版、月3回、香港・営口・ロンドン・長江中流の沙市(シャシー)などの運賃市況の電報速報を掲載した。その後年月を経るに従って紙幅を増大させ、内容も統計図表などに及んでいる。1927(昭和2)年11月から「特報」として新たな出発を見るのである。

月報としての発行は集会所発足の翌年1922(大正11)年2月10日から開始され、「神戸海運集会所月報」の名の下に世に問うのである。僅か12ページではあるが、条約化直前の「ヘーグ・ルールズ」案の翻訳を掲載し、会員への有益性重視の姿勢が貫かれている。

「雑報」は1923(大正12)年12月20日刊の21号まで版を重ね、翌年2月18日号から「神戸海運集会所月報」とタイトル名を換えている。本邦を中心とした世界枢要な海上運賃の報告だけでなく、当時重要なエネルギー源だった石炭の在庫状況など雑報から受け継がれた血筋を一層際立たせている。また当時、船用部門でも急速に導入が広まりつつあったディーゼル機関の更なる実用化推進に「月報」が果たしてきた役割は実に多大なものが

あった、と言えるだろう。

さて、「月報」から今日ある「海運」に変身するのは1928(昭和3)年10月1日(第77号)のことである。しかし、助走として第69号より発行日を毎月1日としたこと、漢字カナ交じり文から漢字ひらがな交じり文に改めたこと、宣伝広告の掲載開始、また論叢コラムでは、会長川村による巻頭文掲載など新規の企画が盛り込まれるのである。

川村の論文掲載は1927(昭和2)年12月31日の第68号(年末年始合併号)から1934(昭和9)年7月1日の第146号まで、つまり会長退任直前まで1回も休むことなく続けられた。

集会所設立当初、海運各業種を横断的に結びつける組織はなく、各界から大きな期待が寄せられていた。



商談を想定した集会所のフロア

これらの組成はロンドンの本家を遥かに上回る広範なもので、運営に当たってはそれを凌ぐ一層の充実が望まれた。年月を重ねるに従い機構改革、刷新の声が大となり、1926(大正15)年初に「評議員」を設けて商談(既述)、仲裁、総務の3部によって業務の振興を図った。

株式会社としての発足は開設を急ぐ余りの拙速な選択であったとみなされていたが、10余年もの間、設立の主目的「本邦海運界の公利公益施設」、「業界一般の福祉の増進」の使命に

添って赤字覚悟の経営が試みられてきた。しかし、ひたすら海運業の発展に貢献するということであっても、利益を追求しないということであれば、公益法人への組織改正はやむなしとの声が叫ばれるようになったのである。

市況もようやく回復の兆しを見せ始めた1933(昭和8)年12月に株式会社を解散、新たに「神戸」を「日本」に名称を置き替え、社団法人日本海運集会所として認可される。理事・監事も一新して会長川村の下、翌年初に事

業再出発するのである。

川村がこの世に残したもの

川村貞次郎。1870(明治3)年11月11日三重県多気郡東黒部村に川村七左衛門、キンの長男として生まれる。代々家業は製塩業である。1891(明治24)年に東京高等商業学校を卒業すると、鉄道庁書記を手始めに、1894(明治27)年2月三井鉱山に入る。1895(明治28)年10月召集解除、11月に三井物産に入社した。物産では営口出張所に

配属。シンガポール支店勤務を経て、1903(明治36)年9月から口之津店長に任じられる。そして再度シンガポールの支店長を勤め、神戸支店の船舶部長に就任したのが1906(明治39)年のことである。

川村は柔道黒帯のスポーツマン。身長164cm。出勤前に柔道で一汗かき、植木、特に洋蘭の手入れを趣味にしたという完全な朝型人間である。酒は家ではほとんど飲まなかった。時間にはとても几帳面で、時計は川村の体の一部と言われるほどで



川村初代会長の後を継いだ2代目会長の向井忠晴氏



社団法人として再スタートを切った時の事務所玄関(1933(昭和8)年)

川村貞次郎の簡易年表

| | |
|-------------|--|
| 1917(大正6)年 | 11月に造船部創設。現在の三井造船玉野造船所。当初川村造船所と命名。1937(昭和12)年に独立、三井造船とする。造船部長になる(船舶部長兼務)。 |
| 1918(大正7)年 | 口之津に普通船員の養成所を創設。職員と部員の垣根を取払う。 鈴木商店の金子直吉と組んで、日米船鉄交換契約を締結。鋼材と造船との画期的なバーター取引である。 |
| 1921(大正10)年 | 9月8日株式会社神戸海運集会所を創立。初代取締役会長に就任。 |
| 1924(大正13)年 | 船舶部長及び造船部長辞任と同時に三井物産常務となる。日本船主協会会長に就任。 |
| 1927(昭和2)年 | 日本船主協会会長を辞任。 |
| 1928(昭和3)年 | 8月船舶部の組織改編、航路によって「掛(かかり)」を分けた。 |
| 1934(昭和9)年 | 三井物産の代表取締役に就任。宴席のさなか脳血栓で倒れる。カトリックの洗礼を受け、トーマス川村を洗礼名とする。 |
| 1936(昭和11)年 | 3月22日理事会会長を辞任。後任に向井忠晴選任。名誉会員に推薦される。 |
| 1942(昭和17)年 | 4月8日逝去。東京府中のカトリック墓地に眠る。 12月28日三井物産船舶部が独立し三井船舶(株)設立。 |

あった。親切で人付き合いがよいという川村の性格は「上からも下からもかわいがられ、慕われた」ということである。その後については一覧にする(前頁)。

年表を見る通り、出身の三井物産船舶部だけでなく、わが国海運界の発展に終始身命を投げ打ったと言って過言でない。

大戦後の反動不況を見通すなど独特の鋭い情報分析力を持っている。決断にあたって上司を熱心に説得する「ひざ詰め談判」は有名な話である。その結果産まれたいくつかの逸話を挙げよう。

日露戦争後、海運不況に陥り進退きわまった時、「外国備船を減らして自社船の保有割合を

増大すべき」として、社内の反対を押し切ってロンドンに4隻の新造発注を行った。つまり、不況時低船価を利用して新船を建造、好況時に備えるのと、好マーケットのメリットを十分に享受できるように備船比率を減少させたのである。見事な逆転の発想である。

船舶部を三井物産の海運業(コモンキャリア)として分離独立させた。このことによって、船腹の利用度、収益性の向上に貢献させようとした。

自前の造船所(三井玉野造船所)を建設し、自社所有船腹の拡充、フレキシブルな船隊構成の実現、修繕を自前で行い修繕費の縮減を図った。

また、川村の先取性といえば、女性事務員を他社に先駆けて採用したという記録がある。集会所でのことなのか、船舶部なのかは定かではないが、神戸では大いに話題になったという。

彼は晩年、代表取締役就任という晴れがましい席で倒れるという不運に見舞われ、体調不全の状態となる。

彼の発案による三井船舶としての分離独立となった同年の1942(昭和17)年の4月8日、それを見届けることなく帰らぬ人となった。

(KAIUN2011年1月号「海運」創刊1000号記念) (P34-39)より再編集しました)

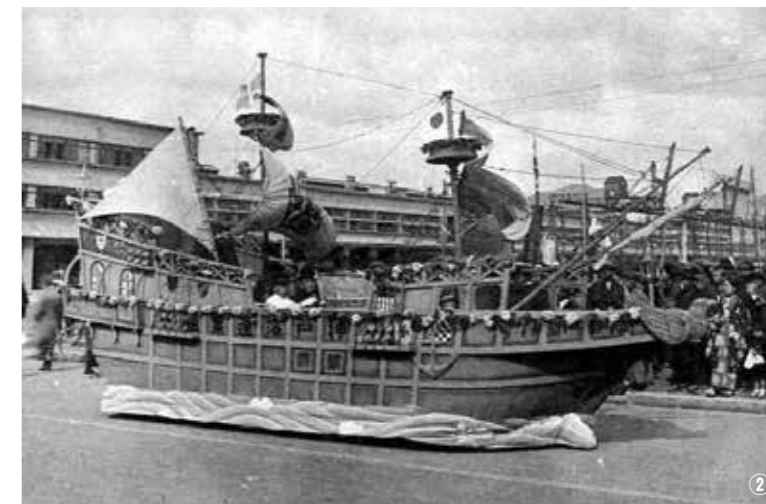


1941(昭和16)年頃の事務所の様子 女性職員らしき姿もある

神戸海運集合(?)所、活動の名残



1933(昭和8)年11月7日に撮影された花自動車の写真。「神戸アーカイブ写真館」のデータベースには「神戸海運集会所」と記録されているが「神戸海運集会所」だと思われる。



この写真は神戸海運業組合の花自動車。花を飾るのではなく船を模している。

古い神戸の写真を集めるにあたり神戸市長田区双葉町にある「神戸アーカイブ写真館」の存在とそのデータベースが非常に役立った。

数ある写真を検索する中でたまたま見つけたのが神戸海運集会所時代の活動と思しきワンシーン。どうも、現在の「神戸まつり」のルーツの一つ「みなとの祭り」のときに撮影されたもののよう。「国際大行進」というイベントでは関係者が花電車や花自動車で街を盛り上げたいが、写真(上)はおそらく神戸海運集会所が、写

真(下)は神戸海運業組合がお披露目した花自動車のような。

撮影の日付は1933(昭和8)年11月7日。「神戸まつり」の公式ホームページによると、第1回の開催は「昭和8年」とあるので、記念すべき第1回に参加したと想像できる。

「神戸アーカイブ写真館」は神戸港開港から阪神・淡路大震災までの写真を中心に約15万点を誰もが無料で閲覧できる。神戸を訪れた時にぶらり立ち寄るのもいいかもしれない。

令和から江戸が凝縮



写真(左)は和順ビル前から撮影。奥に見えるのが東京ドーム、その手前が文京シビックセンター。写真(上)は「こんにやく閻魔」で知られる源覚寺。眼病治療にご利益があるとされている。

日本海運集会所は1996(平成8)年7月に、東京都中央区日本橋室町2丁目3-16三井六号館から、東京都文京区小石川2丁目22-2和順ビルへ移転して、現在に至っている。

所在地は「小石川」だが、会員の皆さんやセミナー受講の方々に集会所の場所を案内するときは、最寄り駅の「後樂園」または「春日」と言うのが分かりやすいだろう。集会所の入る和順ビルの前、千川通りから南を見れば、向こうに東京ドームの丸い屋根が銀色に輝き、手前に文京シビックセンター25階の円形の展望階が聳えている。

小石川は、現在の春日通りと千川通りに挟まれた高台で、かつては富士山、東京湾や江戸川を見晴らす絶景の地だったと伝えられる。江戸

時代は武家屋敷や寺社地(有名なのは徳川家の菩提寺である伝通院)が多く、集会所の隣も善雄寺(和順ビルの大家さん)、源覚寺(眼病治療のこんにやく閻魔)である。こんにやく閻魔は、漱石の「こころ」、一葉の「にごりえ」にも登場する。小石川の東隣、本郷・西片から千駄木への一帯は、明治以来、森鷗外、夏目漱石、樋口一葉、坪内逍遙、幸田露伴、徳田秋声、永井荷風、石川啄木、竹久夢二など多くの文人に縁のあるところで、文学史跡が多い。

再開発中の令和のオフィスビル、マンションが並ぶ平成の街並み、昭和レトロの商店街、明治・大正の文化の香り、江戸の名残。集会所に来られるついでに小石川界隈の街歩きを楽しまれてはいかがだろうか。

第3章

集会所の100年をたどる(その1)

日本海運集会所 創立から90年までの航跡

日本海運集会所 創立から90年までの航跡

創立から仲裁部スタートまで

商談事業の消滅と仲裁部の設立

第2章と一部話が重なるが、しばらくおつき合いいただきたい。

日本海運集会所は、1921(大正10)年9月8日、株式会社神戸海運集会所として資本金10万円で産声を上げた。株主は船主を中心に、貿易商社、損害保険業者、造船業者、倉庫業者、海運仲立業者(ブローカー)、その他の海運業者らが名を連ねていた。

社名が示す通り本拠地は神戸市、三井物産船舶部内に仮事務所を置いた。取締役会長は創立提唱者にして当時三井物産船舶部長の川村貞次郎である。

開業のセレモニーでは、会場で日本郵船が大型船の6カ月タイムチャーターの引き合いを寄せるなど花を添え、日本版ボールチックとして先行き大いに発展するものと思われた。

当時日本海運は、欧州大戦による異様なほどの船腹需要の増大に乗じた好況から世界3位の船腹を抱えるほどの発展を遂げたが、戦後長期化した市況低迷と肝心の船腹を消化するには、わが国の商取引のあり方は余りにも旧態依然としたものであった。

まずは商談に便利で適切な場所・施設を世界一流のものにし、会員に提供することを目指す首脳部は、とりあえずロンドンのThe Baltic Mercantile and Shipping Exchange, Ltd.に範をとり、海運関係各種情報の迅速収集を創立のモットーに掲げた。

それは必ず好不況の波の大きい海運市況において、いかに危機的な状況に備えるかという重大なテーマが横たわっていたからである。

開業時の日本海運界は、大戦後の反動ともいえる暗いトンネルの中にあった。海運集会所は海運市場を常に注意深く監視し、そのバランスと統制を保持できるように物流の円滑化と過剰船腹の消化を自在にして危機の脱出と再発の防止をはかった。

集会所は明治海運の「明海ビル」1階を借りて事務を開始するにあたり、この1階ロビーを多数の会員が自由に集う商談室とするのである。

室内には商談に必要な情報、つまり海外の主要市場(ロンドン、NY、シアトル、香港、上海、大連など)に支店・出張所を設ける会員の商社各社から送られる市場の動向、備船料・売買船の成約状況などをホルの大型ボードに掲示するという斬新なものとなる。また、外国の業界紙誌も取り寄せられ会員の講

読に供された。

しかし、当初は物珍しさも手伝って商談部門は繁盛し快調な滑り出しであったが、伝統の裏付けのないわが国に西欧流の商談に関する考え方を導入することは、期待と現実とのいかんともし難い落差を生じ、集会所のホールには特定の海運会社の営業担当者を残して閑散となる始末であった。

これには日・欧人の性格上の問題だけでなく、日本人がオープンな場所での商談には全く不向きであることを如実に示すも

のであった。

開業から間もなく碁会所・将棋倶楽部と化した商談・取引の事業は、単なるつまずきであればまだしも、深刻な財政問題にまでも発展しかねない様相を示し始めた。

これらの危機回避の目的から1926(大正15)年5月に生まれたのが評議員制度である。

ここで集会所の現在および将来のあり方につき抜本的見直しを図られ、事業の主体を海事仲裁、さらに「海運」や日報(特報)など海事系出版強化へと大きく



写真右にある高い建物は明海ビル 大阪商船ビルから撮影されたものらしい



② 仲裁委員会を開催している模様



③ 「日本海運集会所二十年史」の1コマ 写真キャプションには「仲裁人会における審訊」とある

舵を転ずるのである。また当集会所に海事仲裁が始まる重要なポイントであった。

しかもこの仲裁部は、全くの白紙から事業を立ち上げたものではなく、海事取引に関する商取引上の紛争に対する仲裁判断、調停および鑑定調査、契約書式の標準化とその普及を主務とした神戸海運業組合の活動を引き継いだものである。

そして、商談部は各種契約証書(船荷証券・保証書)の調査・統一・制定、内外市況の情報収集、機関誌の編集・発行と事業分掌の軸足を移すことによって、当初の目標とは異なる形で存続させ、総務部を加えた3部制にすることとした。

「海運」などの刊行物創刊相次ぐ

世界各地から送られてくる海運関係の情報収集とその迅速な発表は、創立当初の事業の重要な一要素であり、1921(大正10)年12月にそれらをまとめて報道する週刊誌「神戸海運集会所報告」を発行した。

現在の「KAIUN(海運)」誌の源流で、不定期ではあるがほぼ月刊誌としての体裁をなす「神戸海運集会所雑報」の創刊は1922(大正11)年2月10日である。

この2誌は、世間一般からも非常に好評を得るに至り、「海運に関する公平にして正確な情報を得るには、集会所報告・雑

報の報道以外にはない」とまで絶賛を博すのである。これには商社支店筋から寄せられる情報のみならず、逓信省・外務省・軍部などあらゆる機関からもたらされる「内外主要港の状態」、「荷動状態」、「商品市況」、「各種統計」などの資料が都度迅速に発表されたことにも起因している。

週刊誌の「報告」は1922(大正11)年4月の14号からは旬報とし、タイトルを「神戸海運集会所報」に改め、ほぼ月刊誌だった「雑報」は1924(大正13)年2月に「神戸海運集会所月報」と改称

「KAIUN(海運)」の礎となる「神戸海運集会所月報」の表紙(右)と1頁目(左) 当時は雑誌というより各種資料が掲載されていた



される。

さらに後の「海運特報」の原点となる「日報」を発行し、情報の速報性と充実した内容という二つのニーズを満たしている。「日報」は3年後の1927(昭和2)年11月に「神戸海運集会所特報」と名称を変える。

一方、翌1928(昭和3)年1月に週刊の「所報」を廃して、刊行物は日報と月報のみの2本立てとする。

さらに、同年10月から「月報」は誌名を「海運」に変更され、こうして今日の「KAIUN(海運)」の礎が築かれるのである。



リニューアルした「海運」昭和3年10月号



「神戸海運集会所特報」の第1号紙面
当時は日報の役割を果たしていた



バックナンバーは日本海運集会所内でファイリングされている(いつ頃綴じたかは不明)

株式会社から社団法人に

商談 (business) から 調査 (academism) への転換

日本海運界の公益施設として業界一般の発展に努めるといふ集会所設立の主眼目は、株式会社という組織に定着させる必要はなく、公益法人つまり社団法人が最も適切と見られるように

なった。そこで1933(昭和8)年12月24日に株式会社としての神戸海運集会所を解散する。そして、社団法人日本海運集会所と改め、調査報道事業を一層推進することを目途に本来の公益性を表看板に明確に打ち出し再発足した。

1934(昭和9)年5月には調査室を設置、会員向けに荷動き・船腹動向など海運市況に関するリファレンス・サービスも開始した。

海運・造船・海員に関する論文募集(川村賞)を実施したりするなど、まず商談ありきだった方針が、アカデミックな研究・調査の方向に舵を切り換えた。講演会が頻繁に開催されるようになったのもこのころである。

最高級海事研究雑誌

1936(昭和11)年に「日本海運集会所特報」と「神戸」から「日本」に名称を変更している「特報」は日刊「海運特報」と改題する。

時代は日増しに統制色を強め、1939(昭和14)年6月、当所の発行物は全て廃刊を余儀なくされるものとみられたが、幸いなことに当局から、「海運」「海運特報」「貨物船配船表」は最高級海運研究雑誌としての称号が与えられるとともに「紙面を縮小し紙質を低下させる」という用紙統制の条件を受け入れることによって印刷続行の許可が下りる。

このような状況下でありながら、1940(昭和15)年7月に「海運業者要覧」が創刊にこぎついている。

船価鑑定事業の発展

1942(昭和17)年には当所による画期的な船価遞減曲線比率の作成により、「船舶評価基準」が確立され、「鑑定船価一覧表」



集会所にあった一番古い「海運業者要覧」(昭和十七・十八年版) 当時は手の平サイズだった

を出版するなど、中古船取引の円滑化に資する船価鑑定事業が大きな発展を見せた。

戦時中の活動

情報発信の場を堅持

1941(昭和16)年の開戦の年は創立20周年に当たり、「日本海運集会所二十年史」が刊行されている。

当然のことながら各種事業活動の範囲は著しい制約を受けたが、それでも日本船舶運営会からの依頼で戦時海運管理令に基づく船荷証券の標準書式の発行など、国策の任務に奔走した。

1942(昭和17)年1月から、商



日本船舶レジスター表紙写真(上)と最初の見開き頁(右写真)

(汽船の部)
ADE-AIL

| 船名 | 船種 | 建造年 | 建造地 | 船主 | 噸位 | 馬力 | 速力 | 航路 | 備考 |
|----------------|----|------|-----|------|------|------|------|-------|-----|
| 1. Aden Maru | 郵船 | 1904 | 日本 | 郵船会社 | 5822 | 1750 | 12.5 | 印度洋航路 | ... |
| 2. Africa Maru | 郵船 | 1904 | 日本 | 郵船会社 | 5414 | 1750 | 12.5 | 印度洋航路 | ... |
| 3. Aga Maru | 郵船 | 1904 | 日本 | 郵船会社 | 528 | 1750 | 12.5 | 印度洋航路 | ... |
| 4. Adoko Maru | 郵船 | 1904 | 日本 | 郵船会社 | 3267 | 1750 | 12.5 | 印度洋航路 | ... |
| 5. Aikoku Maru | 郵船 | 1904 | 日本 | 郵船会社 | 107 | 1750 | 12.5 | 印度洋航路 | ... |
| 6. Ailand Maru | 郵船 | 1904 | 日本 | 郵船会社 | 105 | 1750 | 12.5 | 印度洋航路 | ... |

ADE-AIL

談室において毎日、会員のために臨時ニュース映画を上映するほか、7月からは(社)日本映画社と契約して毎月1回「日本ニュース」を映写した。この映写会は空襲が激化する終戦の年1945(昭和20)年2月24日まで続けられた。

1942(昭和17)年4月8日に集会所創設者である川村貞次郎が死去し、11日に集会所商談室ホールで礼拝式を挙行している。

仲裁を必要とする事件そのものが皆無となりつつあるころ、神戸は1945(昭和20)年に2回の大空襲をうけた。明海ビルは一

部を焼失したものの、集会所の事務所は幸いにも難を逃れた。

4月10日から商談室と事務室の一部を船舶運営会に貸与することを決め、終戦を迎えた。約20名の集会所スタッフは、2名を残しすべて帰郷もしくは疎開したりした。残った者も、これといった仕事もなく、爆撃からの無事を祝う毎日であったという。

「海運」などが財団法人日本海事振興会に移行

1943(昭和18)年に「海運」と

「海運特報」は廃刊に、また「日本貨物船明細書」「日本小型貨物船明細書」も防諜上の問題から発行中止になる。

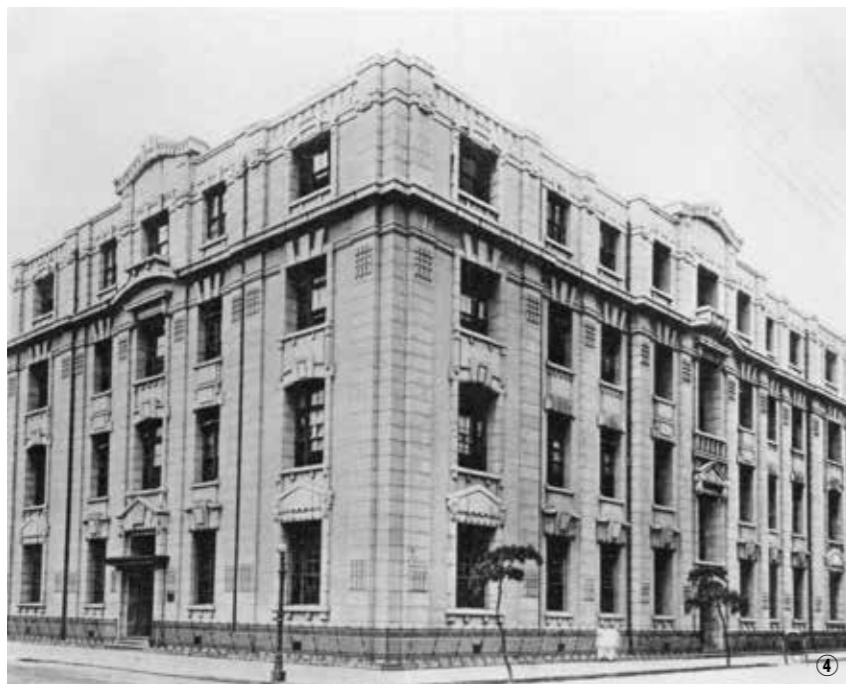
しかし、この年に財団法人日本海事振興会が、集会所の「海運」と「海運特報」、日本海運仲立業組合の「海運月報」さらに日本船用品協会の「船」の計4誌を一本化し、同じ「海運」というタイトル名の下に出版業務を引き継ぎ、空襲が激化する1945(昭和20)年2月まで、この月刊誌を発行し続けるのである。

「もはや戦後ではない」と言われるまで

終戦直後

戦後も船舶運営会による船主の活動が続けられたが、1946(昭和21)年から復員輸送の進捗とともに一部船舶がそれぞれの船主の下に返還されていった。同年末から当所は各種契約書式の改定・制定に向けて本格的取り組みを再開するのである。

同年3月以来、事務局を明海ビルから海岸ビルディング2階



海岸ビル(旧三井物産神戸支店) 戦後しばらく事務局が置かれていた

に移していたが、手狭となり、1952(昭和27)年6月21日、7年ぶりに活動の場を再び元の明海ビルに戻している。

直後は事務所周辺の街中も治安が極めて悪くなり、所員が身ぐるみ剥ぎ取られ、裸でなくなり帰宅したという逸話がある。

「海運特報」の早期復刊

いくら戦時とはいえ、また「海運」などが国策の海事振興会の出版物として集約されようとも細々と続けられた仲裁・調停・裁定、標準書式などの集会所の活動はたゆむことなく続行された。それらの活動を会員の人事異動などの重要な情報とともに

周知させる必要が生じてきた。それらを別途新たに毎週「日本海運集会所会報」という形で発行するようになったのが、1944(昭和19)年の10月末のことである。

1945(昭和20)年12月20日になって、集会所は「会報」を第三种郵便として継続する必要から、これを機に戦前の「海運特報」を蘇らせることとし、これが集会所では戦後初の定期刊行物となる。

一方の振興会版の「海運」は戦後1946(昭和21)年3月に復刊するが、集会所のもとでの発行に戻るのは1948(昭和23)年9月のことである。振興会版「海運」も大戦にも関わらず僅か1年の中断で済ませていることは特筆に値する。

仲裁事業、戦後再躍進のきっかけ

戦後、一般事業者団体の仲裁事業がGHQによって禁止の憂き目にあう中で、1948(昭和23)年12月公布の「海事仲裁等に関する法律」により、海運を行う上での紛争の仲裁または解決する行為を事業として行うことを認可された。この事実は海運集会所仲裁の今後に大きな弾みをつけるものとなった。

神戸から東京へ

商談部が再度復活 仲裁部の国際化

昭和30年代に入り徐々に東京移転に向けた様々な動きが顕著になるが、東京海運仲立業組合が1959(昭和34)年10月に開設した「東京海運取引所」の発足を期に全面協力を決定して中央区八重洲のビル2階フロアを提供し、初立会が開催される。これは「海運取引所」としての設立当初の趣旨に立ち帰ろうとする戦後の新たな集会所の動きとして、注目される。

しかしながら、単なる場所の提供というステップからそれ以上に踏み出すことはできなかった。

1962(昭和37)年9月に仲裁部は国内当事者間の紛争主体から転換を図り、一方または双方の当事者が外国人である国際仲裁を積極的に推し進めるために、仲裁事件取扱規則を改正し、名称を「海事仲裁規則」とした。

国際化の波に対応し和文だけでなく英文による「書式」も世に問い始めた。1960(昭和35)年にNANYOZAI 1960、1963(昭和38)年にNIPPONVOY 1963、1964(昭和39)年にBEIZAI 1964、1965(昭和40)年にNIPPONSALE 1965(中古船売



三井本館

買契約書)、さらに1968(昭和43)年にBIMCO(ボルチック国際海運協議会)との業務提携を機に書式・仲裁活動は国際化、つまり海外にも視線を向けた事業展開へと活動の幅を広げるのである。

事務所東京移転

事務所を神戸から東京に移転する意向が徐々に煮詰まり、1966(昭和41)年4月に本部を神戸から東京日本橋室町(三井本館)に移転、さらに現在の小石川の事務所に至ったのは1996(平成8)年7月1日のことであった。

「海運特報」の終焉

1953(昭和28)年4月からは



小石川の和順ビル

月・水・金の隔日刊行物として30年存続した「特報」は、次第に類似の海運業界紙の厳しい競争に晒されることになった。事務所が東京に移転されるのと同時に、集会所の事業における報道の在り方を巡って、創業の時点に立ち位置を戻して「速報性」の再検討が行われた。しかし、社団法人という公益性・中立性という立場からみて、内容の重視の観点から定期刊行物を月刊

「海運」の一本に絞ることとなり、1983(昭和58)年3月末をもって休刊に踏み切った。

2000年以降の事業

講演会・セミナー・実務研修、相談室の設置

21世紀に入っても、会員サービスの一環として海事法の研究会にむけて積極的に場所を提供するだけでなく、2001(平成13)年4月17日からJSE交流会という、海事という枠にこだわらない内容の講演と懇親会を始めた。

さらに、広く社会に眼を向けたセミナーの充実という観点から、2006(平成18)年にセミナー企画委員会を設置している。

また、会員会社社員のキャリア形成に向けて、「海運実務研修講座」を開講、海運実務の幅広い知識を身に付けた人材の育成にもあたっている。

上に挙げた講演は最近始まったものでは決してなく、創立の翌年1922(大正11)年から戦況が激化するまで継続され、海事関係の事項だけに止まらず、広く社会・経済・国際問題など諸問題について行われてきた。戦時中は一時中断しただけで戦後

もその聖火を守り続けて今日に至っている。

船価鑑定

鑑定は発足当初から業務としてあり、仲裁部に所属していた。1931(昭和6)年7月からは仲裁委員会によって取り扱われ、件数も順調に伸び、1944(昭和19)年には年間77件となった。

戦後も件数に増減はあったが、引き続き切れ目なく鑑定業務は続けられてきている。2011(平成23)年には評価の独立性を明確にするため、仲裁委員会の傘下を離れ集会所に直結する業務となった。

相談・情報提供

長年、契約書式を巡る取引慣行の実態、マーケットや船舶に関する情報などについての相談を受けていたが、2010(平成22)年1月にそれを強化するために「相談室」を開設した。

以降、相談室そのものは集会所内の組織改編によって元の鞘に収まるかたちとなったが、相談・情報提供は継続している。

KAIUN(海運)

1990年には長年続けてきた誌名「海運」の漢字表記に加え「KAIUN」とローマ字を併記、また2003年7月からはビジュ

アル化に重点を置くとともにB5版からA4版へと大型化させ、2011年1月には1000号記念号を発行させるに至った。この1000号には戦時中に(財)日本海事振興会から出版された振興会版「海運」の号数は除外され、純粋に当集会所の手による発行のみをカウントしたものである。その他、一時誌名は「KAIUN」とローマ字表記のみだったが、1000号以降は表紙に「KAIUN」と漢字「海運」の双方を明記するよう戻した。

2013年1月号からは表紙をはじめとするデザインを刷新。2020年4月号では縁起のよい1111号を迎え、2022年2月号から創刊101年目に入った。

船舶明細書・海事関連業者要覧

戦後、「日本船舶明細書」「海運業者要覧」(1985(昭和60)年に現在の「海事関連業者要覧」とタイトルを変更)が復刊されている。前者は年央時点での100GT以上の日本籍船について船名ならびに要目についての詳細な目録集である。1987(昭和62)年の昭和63年度版から外航船・官庁船を中心に収録した「日本船舶明細書」と内航許可船の「内航船舶明細書」に分離独立させた。また「海事関連業者要覧」とともに電子データ化が図られた。

さらに、1998(平成10)年か

コロナ禍前のセミナーの様子 集会所の大会議室では所狭しと海事関係者がセミナーを受講した(写真上) 外部の会場を借りて実施した時もあった(写真下)



らは、両書には収録対象外だった船舶を対象とした「小型船舶明細書」を出版したが、その翌年1999年版から総トン数20トン以上100トン未満の日本船を対象にした「日本船舶明細書Ⅱ」として集約させ、また100GT以上の日本国籍外航船を「日本船舶明細書Ⅰ」として収録、100GT以上の内航船は「内航船舶明細書」と計3種類の明細書を発行することとし今日に至っている。

また、「日本船舶明細書Ⅰ」「日本船舶明細書Ⅱ」「内航船舶明細書」の情報をPC上で検索・閲覧・印刷できるCD-ROM版の「船舶明細書」も産学官の間で重宝されている。

船舶明細書事業については、長年使用してきた独自の編集システムの更新作業が難しくなっているため、目下、新しい編集管理システムを構築している。

内航タンカースケールと THE MARINERS' DIGEST

1999(平成11)年4月に世界的な外航タンカーの運賃指数(WS)を手本に集会所独自の内航タンカースケールを公表した。

これは国内運賃市況を示すわが国の新しい指標として期待され、日本の沿岸区域の積・揚地間の航路を網羅する運賃スケールである。WSと同様毎年4月にバンカー代の変動などを基に

改訂される。

日本海運のさらなる国際化という大きな波を受けて、日本の商船隊に乗り組むフィリピン人などの外国人船員に日本の海運や文化を理解してもらうために、2004(平成16)年10月からTHE MARINERS' DIGESTを年4回刊行している。

住田海事賞三賞

その他、公益事業の一環として、住田海事賞三賞の事務局業務がある。「住田海事奨励賞」は、長年海運・造船事業に従事するかたわら、海事資料叢書の刊行、廻船式日の研究などを通じて広く海事文化の発展に寄与した故住田正一氏を記念して、1969(昭和44)年に設置された。毎年、海事研究者に賞状・金一封が贈呈される。

その後2002(平成14)年に「住田海事史奨励賞」が、次いで2008(平成20)年に「住田海事技術奨励賞」が創設された。これら三つの賞は集会所が組織する住田海事奨励賞管理委員会が管理運営する。

2016年から上記三つの賞を「住田海事賞三賞」と名称をあらためた。1969年から2021年まで、合計26作品が受賞している。

(KAIUN2011年9月号 P14-19
(社)日本海運集会所創立90周年記念特集を再編集しました)

第4章

集会所の100年をたどる (その2)

社団法人から一般社団法人へ 2000年以降の経営の変遷

社団法人から一般社団法人へ

2000年以降の経営の変遷

さて、日本海運集会所「100年のあゆみ」の総仕上げとして、近年の集会所を振り返ってみたい。これまでの章と重なる部分はあるが、ここでは主に、区切りのよい21世紀になった前後からの経営を巡るトピックスとして、仲裁を巡る動向、経営難に伴う改革、公益法人改革における一般社団法人化などを取り上げたい。

社史は組織の誇るべき業績を記録するものという考えからすれば、あまり面白い話題ではないものもあるが、同じ志を持つ会員によって成立し、会費を事業運営の基盤とする社団法人にとって、会員各位に実情を知っていただくことは重要と考えるからである。

1. 2000年代以降の仲裁を巡る動向

～仲裁法の制定・施行を境にした仲裁事務局業務の変遷

集会所の仲裁事業は、創立当初に日本版ボールチック・エクステンジとして目指した商談事業の消滅を受け、神戸海運業組合の海事仲裁に係る活動を引き継いで以来、海事情報の収集発信の事業とともに、根幹となる事業である。

1926(大正15)年以来、今に至るまで日本に唯一の常設海事仲裁機関としてTOMAC(Tokyo Maritime Arbitration Commission、海事仲裁委員会)は集会所の金看板である。しかしながら、仲裁機関の事務局として集会所が行う業務は、2004(平成16)年の仲裁法の施行から15年余の間に大きく変容している。

そもそも仲裁判断の基準には、「衡平と善の見地から適宜

判断(法によらない仲裁という考え方)」と「原則として実定法を適用」の二つの見解がある。日本では仲裁判断は必ずしも法によることを要しないとするのが伝統的な考え方であった。この考え方のもとでは、取引の慣行や商習慣を熟知した実務家等の非弁護士が仲裁人となることが多かった。

しかし、2004年の「仲裁法」(平成15年8月1日法律第138号、平成16年3月1日施行、仲裁手続を「公示催告手続及び仲裁手続ニ関スル法律」から独立させUNCITRAL国際商事仲裁模範法を基に新たに規定したもの)の施行を境に、仲裁人における弁護士の比率は、それまで2割程度(残りの8割程度は実務家等の非弁護士)であったのが、年を追うごとに上昇して、解決

済み案件の仲裁人における弁護士の比率は2017(平成29)年度と2018(平成30)年度は約85%、2019(平成31)年度は100%となった。仲裁人という職域への法律専門家の進出が著しいのが現在の状況である。

多数の仲裁人の属性が実務家から法律専門家へ変わった背景には、2001(平成13)年に司法制度改革推進法が成立し司法制度改革推進本部を設置、2002(平成14)年に司法制度改革推進計画が閣議決定、2004(平成16)年には仲裁判断において準拠すべき法について規定した新たな仲裁法の施行と法科大学院の開校という国策による弁護士人口の増加があったと言えよう。

また、仲裁法の制定・施行に伴って、集会所が自ら制定する仲裁規則の改正も、仲裁事務局業務が変わる要因となった。

元来、集会所における仲裁人選任の基本的な考えは「公正で紛争事件の解明に適した中立の仲裁人を選任できる」とする仲裁委員会選任主義とも言うべきものであった。

時代が進むと仲裁人選任に紛争当事者の意向を反映させる方向へ少しずつ変遷はあるものの、仲裁法の制定・施行までは集会所の仲裁委員会(事務局)が最終的に仲裁人を選定していた。

その背景としては、海外には

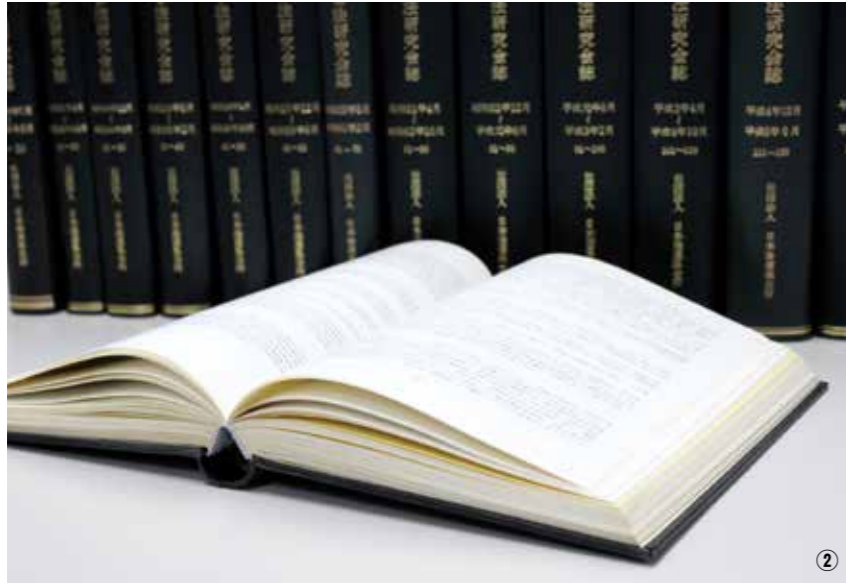


(イメージ)

いる職業仲裁人が日本にはいないという環境の下では、当事者(申立人と被申立人)は誰が仲裁人に好適か、必ずしも詳しくない。そこで、集会所が、例えば傭船者側(実務家)、船主側(実務家)、法律専門家(弁護士)の3名の仲裁人候補を選んで推薦することが当事者にとって利便であったと考えられる。そのためには、事務局は事案を読み解いて係争論点を理解・整理し、当該事案に好適の仲裁人候補を選ぶ知見が必要であった。

また、実務家など非弁護士の仲裁人は法律文書である仲裁判断書の作成には不慣れなことがあるため、事務局が判断書をドラフトすることも度々あり、仲裁人を補佐していた。これらの事務局業務には海商法の理解・知識が必要であった。

国際的には当事者が仲裁人を自由に選ぶことが一般的である



「海事法研究会誌」のバックナンバー

ため、集会所も2003(平成15)年に「仲裁規則」を改正、2004(平成16)年3月より施行し、係争金額が2000万円以上の普通仲裁においてはすべて当事者が仲裁人を指名する方法を採用した。

これにより、仲裁人における弁護士比率の上昇が始まる。両当事者(申立人の代理人である弁護士と被申立人の代理人である弁護士)がそれぞれ第一と第二の仲裁人に弁護士を指名、第一と第二の仲裁人が選ぶ第三の仲裁人も事案の内容や併合等の状況によっては弁護士を指名、また委員会が単独仲裁人を選任する少額仲裁事件でも必然的に弁護士が仲裁人となり、今は仲裁人の大多数、殆どが弁護士となっている。

法律専門家である弁護士は仲

裁判断書を自ら作成するので、事務局に従前求められていた仲裁人を補佐する業務は量的には明らかに減っていった。

従前は海商法の専門家を各年代において養成するという考えがあり、1980年代以降は仲裁部門に5、6名の職員を擁していたが、現在の事務局業務は、書類の受領と確認、書類の送付、関係者への連絡、仲裁人の日程調整、手続の進捗を促す催促、受理费・納付金・謝礼金の收受・支払などの一般的な事務が大部分である。

近年の仲裁を巡る恒常的な傾向(案件数は少なく、事案の小型化により手続も簡便なため業務量も少ない)を前提に考えると、適正な職員の員数は往時の半数以下であろう。今後は、専門的な知見のある職員を最小限は保持するとともに、剩員を抱えることなく日本に唯一の常設海事仲裁機関を維持する事業運営に努めたい。

日本政府は2017(平成29)年より、国際取引を巡る紛争解決のグローバルスタンダードである国際仲裁の活性化に向けて、様々な施策に取り組み始めた。

日本への国際仲裁の誘致に向けて必要な基盤整備を図り、関係行政機関等の連携・協力を確保し、総合的・効果的な取り組みを検討・推進するため、「国際仲裁の活性化に向けた関係府省連絡会議」を開催しており、

当所もオブザーバーとして関与し、できる範囲で国策に協力している。

海事仲裁は、国際的な海運業が欧米から発展した歴史的な背景と共通言語が英語であることなどから、伝統的にロンドン、ニューヨーク、アジアではシン

ガポール、香港が仲裁地として圧倒的に優勢にある。

紛争解決手段に仲裁を用いるか、仲裁地をどこにするか、いずれも決定するのは紛争の当事者であり、仲裁機関である集会所としては如何ともしがたいところがある。

2. 1990年代～2000年代前半の経営難と改革

創立時の集会所は株式会社組織であったが、日本海運界の公益施設として業界一般の発展に努めるといふ創立の趣旨からすると、公益法人つまり社団法人が最も適切と考えられるようになり、1933(昭和8)年に株式会社は解散、社団法人日本海運集会所として本来の公益性を表看板に明確に掲げて再発足した経緯がある。

公益法人は利益配分を目的としないので、集会所の経営も黒字決算と利益の最大化を至上の目的とするものではなく、赤字は出さないようにやりくりしながら良質な会員サービスの提供に尽力することであろう。大昔に遡って小規模社団法人の経営史を記すことに意味はないが、近年の経営状況(経営難と改革)について、会員各位に改めて知っていただくことは有意義と思う。

1966(昭和41)年に本部が東京に移転し、1971(昭和46)年に創立50周年を迎えたあたりからの集会所の収支決算は、黒字の事業年度が概ね3分の2(周年の臨時会費のおかげで黒字の年も含む)、赤字の事業年度が概ね3分の1という具合である。

本部東京移転の年を含む



(イメージ)

1960年代後半に5年連続の赤字決算があり、1970(昭和45)年前後には正味財産が底を突いた。そのため、基金等対策委員会を設けて検討したうえで、1974(昭和49)年3月の臨時総会において基金等資金対策を承認可決した。

資金対策の中身は、3年間に目標額4億円の基金設定(これは会員寄付と補助金に半々に期待し、結果的に1億7100万円の基本財産となった)、2年間に臨時会費5000万円、年間1000万円の会費値上げである。これにより資金状況はある程度改善され、1986(昭和61)年度末には正味財産は2億円余となった。

1981(昭和56)年の60周年、1991(平成3)年の70周年には記念事業のため、60周年は2600

万円、70周年は8000万円余の臨時会費を集めた。1996(平成8)年の75周年には記念事業は実施していないものの、5000万円余の臨時会費を集めた。これは、70周年の臨時会費のおかげで黒字になった1991(平成3)年度を実質赤字とすると、1990(平成2)年度以来6年連続の赤字となった状況の救済である。

1990年代は10年間に7回の赤字決算があり、2001(平成13)年からの3年連続の赤字決算により経営状況は厳しくなり、役員報酬と給与のカット、賞与減、定期昇給の凍結、退職者補充なし、早期退職勧奨などの人件費抑制と事務所縮小など経費抑制に努めた。

なお、常勤役員と職員を併せた員数は、1990年代前半には30名近くだったものが、1990年代後半に20名台の前半、経営難の2000年代前半には10名台の後半となり、その後2010年代は20名台の前半になったが、2021年9月現在は役職員14名である。

1990年代以降の経営悪化の背景には、日本がバブル崩壊後のデフレ経済に苦しみ、海事産業も不況に陥り業界の縮小を余儀なくされたことがある。これに伴い、集会所の会費・事業収入も減少した。また、1965(昭和40)年度以来、2005(平成17)年度まで41年間にわたった財団法人日本海運振興会からの事

業補助が2005年をもって終了することも危機感を募った。

この厳しい状況のもと、2003(平成15)年に会員の代表12名より構成する運営特別委員会を設けて検討した結果、集会所の「独立」「民間」「中立」団体としての創立の精神、すなわち「経済的自立なくして独立なく、独立なくして中立なし」は現在においても重要な意義を有しており、集会所の存立と会員サービスは維持すべき、との結論に至り、2004(平成16)年1月に運営特別委員会の経営再建に向けた答申を得た。

本答申に基づき、事業の再構築(具体的には、日本支配船配乗の外国人船員向け情報誌「THE MARINERS' DIGEST」創刊やセミナー企画委員会を設置しセミナー事業の強化を図るなど)に取り組むとともに、これらの収益改善を前提としても単年度2000万円前後の赤字は避けられない見込みであり、収支の長期安定的改善策として会員負担による経常的収入増は不可欠として15年振りに会費基準を改定し会費を2割値上げした。

2004(平成16)年度以降、コロナ禍の影響を被る前の2020(令和2)年度まで17年連続黒字決算を継続し、この間に正味財産も2億円前後から、適正な内部留保と考える5億円前後まで増加させることができた。



再開発が進められてきた文京区役所周辺 住友不動産後楽園ビルの前にあるのが集会所がテナントに入る和順ビル 再開発地には現在、高層のオフィスビルなどが建ち並んでいる

振り返ってみると、創立まもなく目指した商談事業の消滅に始まり、戦争や経営難で幾たびか危機に見舞われた集会所であったが、100周年を迎えることができたのは偏に会員各位の理解・協力・支援のおかげ、と肝に銘じておきたい。

会費のほかにも補助金等を振り返ると、1962(昭和37)年度～1966(昭和41)年度の5年間は国家補助金「海運集会所仲裁部補助金」として、仲裁部が行う海事関係契約書式及び海事仲裁に関する調査研究及び宣伝の事業に対して、事業費の半額の年50～45万円が交付された。1965(昭和40)年度～2005(平成17)年度の41年間の長きに亘っては、財団法人日本海運振興会から年額150万円から2100万円、41年間の総額3億3100万円の

70周年記念パーティーの時の写真 開催前に試し撮りしたものらしい



事業補助(8割補助)を受け、「海事法研究会誌」と英文海事法広報誌「WaveLength」の刊行や仲裁関係の国際会議への積極的な参加費用などに充当した。このほか、財団法人内航海運安定基

金からの助成金、財団法人近藤記念海事財団からの援助などをいただいて実施できた事業もある。集会所が頂戴したすべての志に深く感謝申し上げる。

3. 公益法人改革に伴い2013(平成25)年に一般社団法人へ

公益法人制度改革は、2000(平成12)年から2008(平成20)年にかけて行われ、民間非営利部門が社会経済システムの中で活動の健全な発展を促進させることを目的とし、1896(明治29年)の民法で定められていた公益法人制度を抜本的に見直すことにあった。2006(平成18)年に公益法人制度改革関連3法案が成立、2008年12月から施行され新制度に移行した。

公益法人は、2008年12月1日から2013年11月30日までの5年間の申請期間に、公益社団法人または一般社団法人のどちらかに移行しなければ解散となる

ため、いずれかの選択を慎重に検討した。

「公益」という言葉には良いイメージがあるが、公益社団法人のメリットである税制優遇は会費を除く収益部門が赤字である集会所にはメリットがない。公益社団法人は、公益目的事業の比率を常に50%以上維持する必要がある、収益事業の拡大が難しい。公益社団法人は、不特定多数の利益の増進に寄与することが条件であり、これは会員に対するサービス向上という使命を果たす上で制約となる。

一般社団法人は、収益事業には課税されるが、その事業内容については制限がない。行政庁の監督は、公益目的支出計画に記載の事業のみ計画終了まで監督があるが、業務・運営全般にわたるものはない。

新制度では公益事業は赤字を続けなければならない、無理をして公益社団法人に移行すること



で破綻する危険もある。第一に会員の利益を優先すること、また収益事業の拡大を目指すためにも、一般社団法人へ認可申請する、という結論に至った。

一般社団法人への認可申請は、2012(平成24)年6月の理事会で原案承認、第79回通常総会において承認された。内閣府の認可を得て、2013(平成25)年4月1日をもって一般社団法人へ移行、法人の名称は「一般社団法人日本海運集会所」となった。

新制度における公益目的支出計画とは、移行認可を申請する移行時の正味財産(純資産額)を公益目的財産額とし、この金額を公益の目的のために支出していく計画である。わかりやすく言えば、公益法人の時代に貯まった正味財産を、一般社団法人に移行後、計画的に公益の目的に支出する(残高がなくなる

まで、毎年、内閣府に公益目的支出計画実施報告を行う)ものである。

このため、先ず集会所の事業を、継続事業(移行の認可を受ける前から継続して実施している公益事業)とその他の事業に区分け、継続事業は仲裁・相談等事業、講座・セミナー事業、「海運」出版事業の3事業、その他の事業は刊行物出版事業、鑑定事業、受託・その他事業の3事業とした。継続事業はいずれも赤字が見込まれ、その赤字によって移行時の公益目的財産額を減らしていく計画である。

移行時の正味財産(公益目的財産額)は約4億円であり、継続事業の赤字合計は5500万円の赤字と予想し、当初は8年で計画が終了する見込みであった。2020年度末では8年経過して残存率は18%、10年で計画終了の見込みである。



徒歩10分で景色が変わる「汽水域の街」



東京ドームを背に千川通りを北に向かうと「えんま通り商店街」が出てくる。かつてはこの通り一帯、商店街が続いていたようだ。



日本海運集会所が日本橋室町から移転して四半世紀、いまではすっかり馴染んだ感のある小石川2丁目、千川通りを挟んだ向かいの1丁目、2丁目の北隣の3丁目あたりをあらためて見回してみたい。

東京ドームを囲む一帯は言わずと知れたエンターテイメントエリア、文京シビックセンターとその北側は再開発中のオフィスビル街、そのビル街の北の端が和順ビルで、そこから先は趣が異なる。

千川通り沿いはマンションが並び、レトロな雰囲気を残す商店街「えんま通り商店街」があり、その中と向かい側にミシュランのビブグル

マン評価のレストランが2店ある。表通りから一本中に入ると閑静な住宅街。丸の内はビジネス街、銀座は商業地といった具合に一言では括れない街である。

ランチタイムを覗くと、後樂園駅・オフィス街周辺は外食チェーンやファストフードの店が多く働く人のサラメシ、北へ行くほどレストランと呼ぶべき店が増えて親子連れや老夫婦がゆっくりランチを楽しんでいる。撮影スタジオにも使われる住宅街の中の瀟洒なレストランではベビーカーを連ねて若いマダム連がママ友ランチ。徒歩10分圏内で街の光景が異なる「汽水域の街」が小石川1・2・3丁目である。

第5章

事業紹介

各事業内容と組織概要

海事知見事業グループ

仲裁 Arbitration

日本海運集会所の仲裁

1926(大正15)年から我が国唯一の常設海事仲裁機関として、現在まで内航・外航を問わず、海事に関する様々な紛争(船舶所有、船舶賃貸借、傭船、運航委託、海上運送、港湾運送、船荷証券、海上保険、船舶売買、造船、船舶修繕、海難救助等)を解決に導いてきました。

「仲裁」とは、裁判に代わる紛争解決手段として、当事者の仲裁合意に基づき紛争を仲裁人の判断に委ね、解決する仲裁法に定められた制度です。

● 仲裁 — 4つのポイント

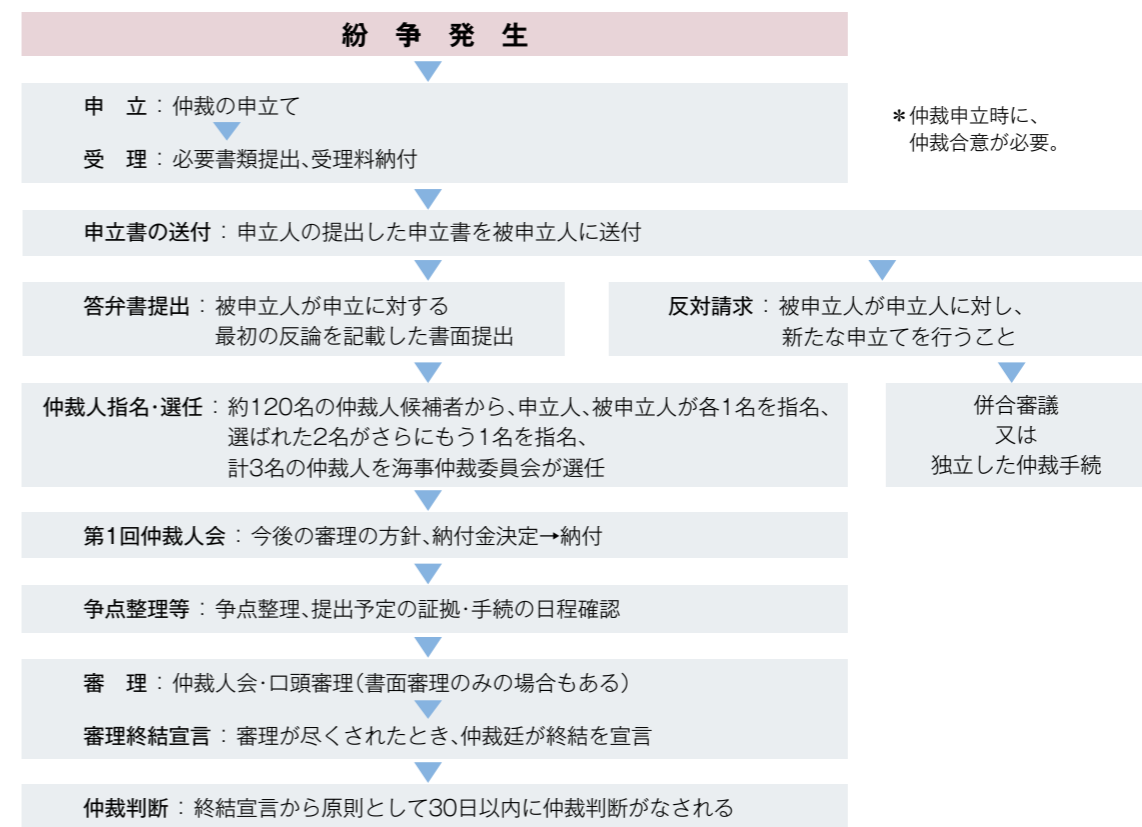
- 1 **仲裁判断は、裁判の確定判決と同一効力**
仲裁人の行った仲裁判断は、裁判所の確定判決と同一の効力を有しています。
- 2 **迅速な紛争解決**
●**業界のエキスパートが仲裁人**
海運会社のほか、商社、造船、保険、ブローカー、学識経験者、海事弁護士等の関係業界の実務・慣習に造詣が深い仲裁人が紛争を審議・判断します。
●**弾力的な手続**
仲裁法の強行規定や当事者の合意に反しない限り、利便性、簡易性を考慮した手続で進められます。
- 3 **非公開性**
仲裁手続は非公開なので、紛争内容の秘密保持が図られます。
- 4 **国際案件でも日本国内で紛争解決**
仲裁手続で使用される言語は、国内案件は日本語、国際案件は原則として英語とし、英語による証拠書類は翻訳不要です。また仲裁判断執行の場合、「外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約(1958年のニューヨーク条約)により、締約国(約170か国)での強制執行が可能です。

● 仲裁手続 — 3つの選択

- 1 **普通仲裁手続** …… 簡易仲裁手続や少額仲裁手続で行う旨の合意がなされない場合に、適用されます。当事者が仲裁人候補者を選び、海事仲裁委員会がその候補者を仲裁人として選任します。
- 2 **簡易仲裁手続** …… 係争金額が2,000万円以下の案件に利用することができます。普通仲裁手続よりも書類の提出期間等が短く、仲裁人は海事仲裁委員会が事案に応じて適任者を選任します。
- 3 **少額仲裁手続** …… 係争金額が500万円以下の案件に利用することができます。原則として書面審理で判断がなされ、仲裁人は海事仲裁委員会が事案に応じて適任者を選任します。

- 仲裁費用**
* 仲裁納付金規定に定める基準により仲裁廷が決定する金額を各当事者より事務局に納付していただきます。
* 最終的な費用の負担や負担割合は仲裁判断において決定されます。
- 仲裁申立から仲裁判断までの期間**
* 通常、普通仲裁は1年半前後、簡易仲裁は1年前後、少額仲裁は半年前後です。
* 仲裁判断までの期間は、紛争内容、当事者の書面提出状況など様々な事情により変わることがあります。

● 紛争解決までの流れ — 普通仲裁



海商法研究会誌
年4回(2、5、8、11月)1日発行
「海商法研究会誌」は、海事仲裁機関としての活動や、標準契約書式制定機関としての活動を広く紹介しご活用いただくため、1974年7月に創刊されました。当所会員をはじめ、商法・海商法研究者、法曹、実務者等にご愛読いただいています。

お問い合わせ: 海事知見事業グループ(仲裁) | TEL 03-5802-8363
FAX 03-5802-8371
E-Mail tomac@jseinc.org



口頭審理のイメージ



コロナ禍ではオンラインでも実施

相談・情報提供 Consultation

長年蓄積した海事法関係の知見をもとに、当所制定の各種契約書式の制定趣旨説明、仲裁手続、取引慣行の実態に関するご相談・情報提供に応じています。

海事契約の基礎知識については、当所 Web サイト上で「海事契約 虎の巻」を会員限定のサービスとして公開、提供しています。Laytime 関連の情報など船舶の運航に携わる方々が聞きたい、知りたいと思う内容をわかりやすくまとめています。

お問い合わせ：海事知見事業グループ（仲裁）
 TEL 03-5802-8363
 FAX 03-5802-8371
 E-Mail tomac@jseinc.org

標準契約書式—制定と販売 Contract Forms

■ 制定

海事関連業界（海運、造船、保険、荷主・商社、仲立、金融業等に携わる実務者、海事弁護士、学識経験者等）のメンバーにより構成された日本海運集会所書式制定委員会において、当事者双方に公平で標準的な各種契約書式の制定を行っています。

■ 販売

当所制定の標準契約書式は紙媒体のほか、電子媒体での提供も行っています。また、一部海外海事団体制定の標準契約書式も販売しています。（56 頁に一覧あり）

Web サイトにて標準契約書式のサンプル、制定趣旨書等を公開しています。

お問い合わせ：海事知見事業グループ（仲裁）
 TEL 03-5802-8363
 FAX 03-5802-8371
 E-Mail tomac@jseinc.org

総務グループ（販売）
 TEL 03-5802-8361
 FAX 03-5802-8371
 E-Mail order@jseinc.org



鑑定 Appraisal

■ 船価鑑定

新造船、中古船、備船、それぞれのマーケットを精査し、最新の情報に基づく船舶の評価を行い、船舶売買、船舶資産評価、船舶衝突損害額の算定、海難救助報酬の算定、共同海損の精算等において、幅広くご利用いただいております。対象船舶は、一般貨物船、バルカー、タンカー、コンテナ船、自動車船、LPG 船、フェリー、客船、曳船、作業船等、内航・外航問わずあらゆる船種の商船をカバーしています。

● 船価鑑定の流れ

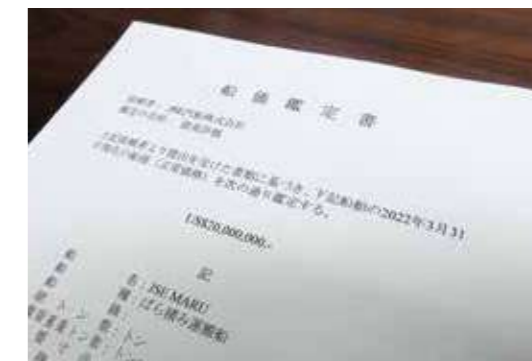


■ 事項鑑定

海事取引全般に関する事項について鑑定・証明を行い、鑑定書を発行しています。当所の事項鑑定書は、公平・中立な客観的見解として、取引上の見解の相違が発生した場合に当事者間で解決する拠り所として、また裁判での証拠書類等に利用されています。

鑑定例：「本船仕様変更により生じた工事費用の評価に関する事項鑑定」
 「船舶の接触事故に関する事項鑑定」
 「定期検査費用に関する事項鑑定」等

お問い合わせ：海事知見事業グループ（鑑定）
 TEL 03-5802-8375
 FAX 03-5802-8371
 E-Mail consul@jseinc.org



講座・セミナー Seminar

海事クラスターの躍進に貢献する人材を応援

幅広いネットワークを活かした独自のセミナーや講座を年間を通じて開催しています。取り扱うテーマも実務に直結するものから、広く一般的なものまで多岐にわたります。また、会員会社の方々の交流の場としてもご利用いただけるよう、懇親会と組み合わせた会も開催(コロナ禍では自粛)しており、様々な業種の方々にご利用いただいています。

■ 海運実務研修講座

会員会社社員の皆様のキャリア形成にお役立ていただけるよう、海運業界の基礎知識から専門知識、業務を行ううえで把握しておく必要がある事柄を中心に、海運実務研修講座を開講しています。

本講座では、春と秋の年2回、2日間の新人社員研修講座を開催しているほか、専門分野に焦点を当てた、海事法、海上保険、備船契約、海運実務等に関する講座も開催しています。

また、一部の講座については関西でも開催しています。

主な講演内容

| 海運・一般基礎 | 定期船 | 不定期船 | 海事法・契約 | 海運会計・税務 | 海上保険 | 荷主業界 | その他 |
|---------|----------|-------------|----------------|----------|-------------|----------|---------|
| 新人研修 | コンテナ物流基礎 | 不定期船実務の基礎知識 | 海上物品運送契約(外航)入門 | 税務・会計 | 船舶保険(基礎・中級) | 鉄鋼業界 | 海運市況 |
| 船舶管理 | 港湾・物流 | | 定期備船契約 | 海運会計入門 | 共同海損 | 食糧業界 | 環境問題 |
| 船舶技術知識 | | | 船舶売買契約 | シブファイナンス | 貨物保険 | 石炭・原油・ガス | 国際条約の動向 |
| 海技知識 | | | 船荷証券(基礎・中級) | | P&I保険 | | 内航海運 |
| 運航管理 | | | 航海備船契約 | | | | 海洋事業 |
| | | | 外国法律関係 | | | | 海事技術 |
| | | | | | | | 新エネルギー |

■ セミナー・講演会

海運市況をはじめ、環境問題、資源・エネルギー問題、国際条約等をテーマに、多岐に渡る内容で随時企画・開催しています。

■ JSE 交流会(コロナ禍では自粛)

会員会社の社員を対象に、様々な分野の講師から海事にこだわらない幅広いテーマで講演していただきます。講演の後、講師と会員、会員同士のコミュニケーションをはかる場を設けております。(無料)

お問い合わせ：海事知見事業グループ(セミナー) | TEL 03-5802-8367
 | FAX 03-5802-8371
 | E-Mail project@jseinc.org



従前のセミナー風景



コロナ禍でのセミナーの様子

海事情報事業グループ

出版 Publishing

日本海運集会所ならではの情報を雑誌・書籍として提供

海事に関わる様々な情報を集約した出版物を発行しています。



月刊誌 KAIUN (海運)

毎月1日発行

月刊誌「KAIUN(海運)」は、1922年創刊の歴史と伝統を誇る我が国で唯一の海運を中心とした月刊総合物流情報誌です。実務に密着した海運諸分野の特集、海運市況・物流制度・環境規制等のタイムリーなレポート、連載記事など質の高い情報を毎月掲載しています。インタビューを中心とした読みやすい誌面も好評です。



英文季刊誌 THE MARINERS' DIGEST

年4回(1、4、7、10月)1日発行

2004年10月に創刊した英文季刊誌「THE MARINERS' DIGEST」は、日本商船隊で働く外国人船員を主な読者としている雑誌です。日本の外航商船隊で重要な役割を担う外国人船員に対して様々な情報を幅広く取り扱っています。健康の維持増進方法や日本文化の紹介など、楽しめる読み物としても活用されています。

船舶明細書

毎年1月発行

1929年創刊。内容の豊富さと正確さで、ご好評をいただいています。船の大きさ、種類により3冊に分けて掲載しています。

「日本船舶明細書Ⅰ」

100総トン以上の日本籍船(内航登録船を除く)と信号符字の一覧

「日本船舶明細書Ⅱ」

20総トン以上100総トン未満の日本籍船(1・2種漁船は500総トン未満)

「内航船舶明細書」

100総トン以上の内航登録船

「船舶明細書 CD-ROM」

全データを収録。検索、印刷ができます。

海運関連業者要覧

毎年10月発行

海運、仲立・代理、船舶管理、物流・港湾運送、造船・船用機器、保険、石油・鉄鋼・商社、金融、関連団体、官庁等の海運関係業者約1,300社についての会社概要、本支店の住所・電話・FAX、URL等を収録。

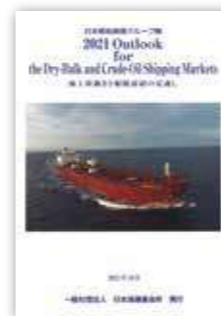
さらに資料として内航運送業者、小型造船所、船用機器会社、海事法律事務所等700社を一覧にして収録しています。



内航タンカースケール

毎年4月発行

外航タンカーについて世界的に利用されているワールドスケールにならない、1999年4月より、我が国の沿岸区域の積／揚地間航路を網羅する運賃のスケールを掲載しています。購読者向けサービスとして、未掲載航路の運賃が必要な場合には、当所が算出いたしますので購読の上、ご活用ください。



Outlook for the Dry-Bulk and Crude-Oil Shipping Markets

(編纂：日本郵船株式会社 調査グループ)



世界のコンテナ輸送と就航状況

(編纂：日本郵船株式会社 調査グループ)



航海距離図表付 内航距離表



マリタイム・エコノミクス

—海運産業の全貌を理解するために—
(上下巻)

Martin Stopford 著
公益財団法人日本海事センター
翻訳 / 編集協力
九州大学教授 星野裕志 監修



船舶融資取引の実務

(全訂版)

一橋パートナーズ法律事務所
瀬野克久 著



学研まんがでよくわかるシリーズ 仕事のひみつ編 船員さんのひみつ

発行 株式会社学研プラス
協力 『J-CREW プロジェクト～
やっぱり海が好き～』
全日本海員組合、
国際船員労務協会
企画 一般社団法人日本海運集会所

お問い合わせ：海事情報事業グループ

TEL 03-5802-8365 (KAIUN および広告全般)
E-Mail kaiun@jseinc.org

TEL 03-5802-8365 (THE MARINERS' DIGEST)
E-Mail md-edit@jseinc.org

TEL 03-5802-8369 (船舶明細書、海運関連業者要覧、内航タンカースケール)
E-Mail jmis@jseinc.org

総務グループ(販売)

TEL 03-5802-8361
FAX 03-5802-8371
E-Mail order@jseinc.org

(参考)契約書一覧

| コード | 品目 | コード | 品目 |
|-------------------|--|--------------------|--|
| B/L (船荷証券) | | 裸備船契約書 | |
| * 010105 | SHUBIL-2019 (A) ORIGINAL (Owners B/L) | * 023101 | 裸備船契約書 |
| * 010106 | SHUBIL-2019 (A) COPY (Owners B/L) | 運航委託契約書 | |
| * 010115 | SHUBIL-2019 (B) ORIGINAL (Charterers B/L) | * 024101 | 運航委託契約書 |
| * 010116 | SHUBIL-2019 (B) COPY (Charterers B/L) | * 024111 | OPERATION CONTRACT (ITAKU) |
| B 010121 | CONGEN B/L 2007 | 船舶売買契約書 | |
| * 010133 | COMBINED TRANSPORT B/L (JSE-CT B/L 2019) | * 030102 | MEMORANDUM OF AGREEMENT (NIPPONSALE 1999) |
| 010303 | SHUWAYBILL 2019 | * 030112 | 同 訳文 |
| 010313 | JSE-CTWAYBILL 2019 | 030101 | MEMORANDUM OF AGREEMENT (NIPPONSALE 1993) |
| 010143 | JSE REEFER B/L 2019 | B 030121 | BILL OF SALE |
| 010201 | SHIPPING ORDER (船積指図書) | 造船・修繕・解体契約書 | |
| 航海備船・運送契約書 | | B 040211 | REPAIRCON |
| 一般航海 | | B 040301 | DEMOLISHCON |
| 020101 | 航海備船契約書 | 救助契約書 | |
| 020111 | 成約覚書 (航海備船契約用) | * 050101 | 救助契約書 |
| B 021101 | GENCOA | * 050111 | SALVAGE AGREEMENT |
| 木材 | | 曳航契約書 | |
| * 020501 | American Logs/Lumber CHARTER PARTY (BEIZAI 1991) | * 050201 | 曳航契約書 |
| 020511 | NANYOZAI CHARTER PARTY (NANYOZAI 1997) | * 050211 | TOWAGE CONTRACT (NIPPONTOW) |
| 石炭・鉄鉱石 | | B 050221 | TOWCON 2008 |
| 020601 | CORL CHATER PARTY (NIPPONCOAL) | 代理店契約書 | |
| A 020612 | AMWELSH 93 | J 070111 | STANDARD LINER AGENCY AGREEMENT (英文代理店契約書) |
| * 020621 | IRON ORE CHARTER PARTY (NIPPON ORE) | 船舶管理契約書等 | |
| 穀物 | | * 060101 | 外航船舶管理契約書 |
| 020701 | NIPPON GRAIN CHARTER PARTY | B 060201 | CREWMAN (A) - Cost Plus Fee |
| タンカー | | B 060211 | CREWMAN (B) - Lump Sum |
| B 020831 | CHEMTANKVOY | | |
| 定期備船契約書 | | | |
| * 022101 | 定期備船契約書 | | |
| B 022111 | UNIFORM TIME-CHARTER (BALTIME 1939) | | |
| A 022122 | NEW YORK PRODUCE EXCHANGE FORM (NYPE 93) | | |

| コード | 品目 |
|----------|---------------|
| * 080102 | 内航運送契約書 |
| * 080122 | 内航運送基本契約書 |
| * 080112 | 内航成約覚書 |
| * 081102 | 内航タンカー航海備船契約書 |
| * 084111 | 内航運送取次契約書 |
| * 082102 | 内航定期備船契約書 |
| * 082112 | 内航タンカー定期備船契約書 |
| * 083101 | 内航裸備船契約書 |
| * 084102 | 内航運航委託契約書 |
| * 085101 | 内航船舶売買契約書 |
| * 086101 | 内航船舶管理契約書 |
| * 086201 | 内航船員派遣契約書 |

A: ASBA B: BIMCO I: INTERTANK J: JAFSA 制定
* 印付きの契約書は電子書式サービスあり (別途年間契約)

組織概要

名称：一般社団法人 日本海運集会所 (The Japan Shipping Exchange, Inc.)

創立：1921(大正10年)9月

所在地：〒112-0002 東京都文京区小石川 2-22-2 和順ビル 3階

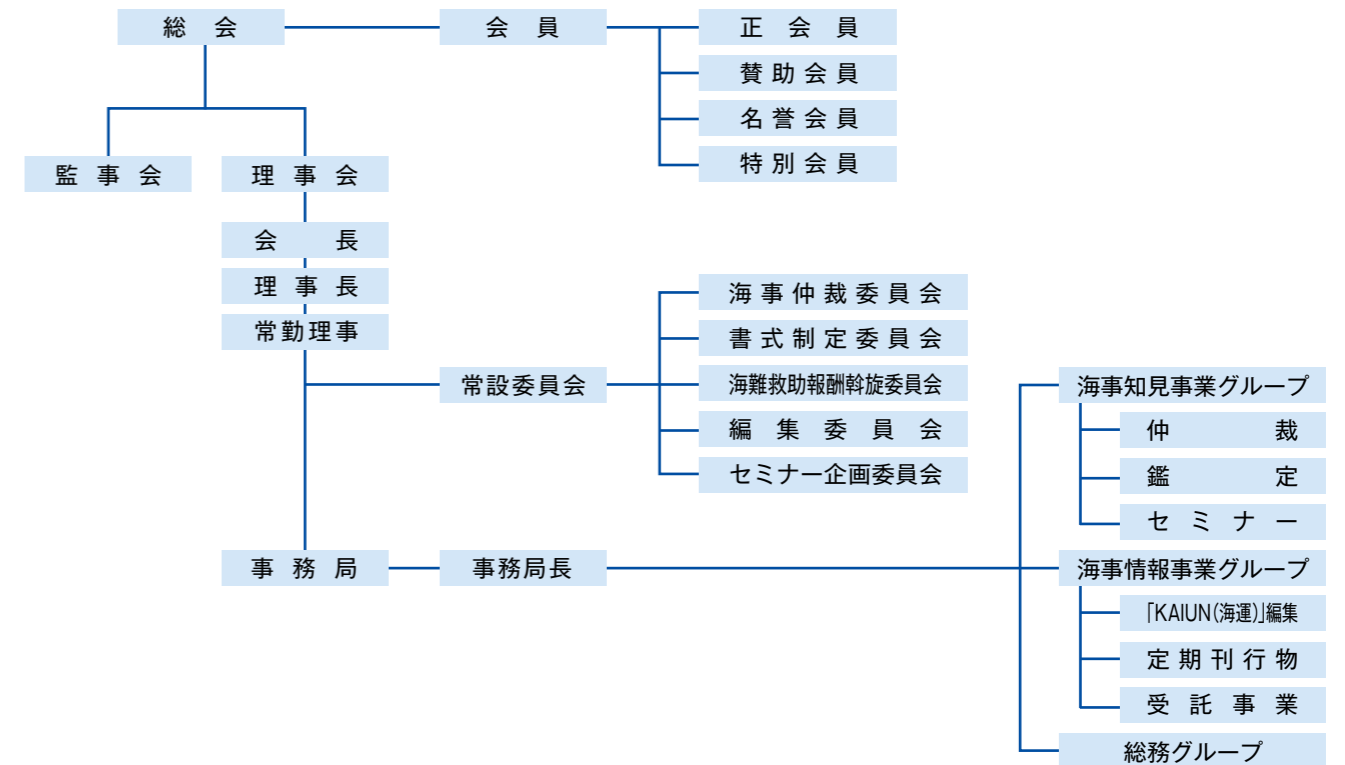
TEL: 03-5802-8361(代表) FAX: 03-5802-8371 E-Mail: jse@jseinc.org



●最寄り駅

- 東京メトロ 丸ノ内線「後樂園」 4b出口 徒歩3分
- 東京メトロ 南北線「後樂園」 8出口 徒歩1分
- 都営地下鉄 三田線「春日」 A5出口 徒歩2分
- 都営地下鉄 大江戸線「春日」 8出口 徒歩1分

組織図



おわりに



当法人が創立100周年を迎えた2021年9月8日は、残念ながらパンデミック収束の前となり、記念パーティーの場において会員の皆さまに感謝を申し上げ、笑顔で交流することは未だ叶っていません。

長年のご支援・ご協力への感謝の言葉に替えて、100周年事業としてここに本メモリアルブック「100年のあゆみ」を刊行しますとともに、集会所に蓄積された海事契約に係る知見を継承し、会員の方が実務でお悩みのときに簡便にその答えに辿り着けるよう情報を提供すべく、2022年度より「海事契約 虎の巻」(レイタイム編)をWebサイト上で供用開始し、今後も順次拡充させていただきます。

また、これに続く第二世紀の事業として季刊「海事法研究会誌」バックナンバーのデータベース化にも取り組み始めました。過去に培った貴重な知見をネット上で会員の皆さまにフィードバックし

ていくことは、今後の集会所の重要な使命と考えています。

このほか100周年事業として、皆さまにご愛読いただいている月刊総合物流情報誌「KAIUN(海運)」では「海事産業の未来予想」と題した特集企画を不定期で連載中です。同誌は将来にわたって、海事分野の専門家の方々に発表の場を設け、読者の方々に海事記者が考え抜いた視点で整理した情報を提供することを使命としてまいります。

また、本邦では唯一無二の年鑑と存じます「船舶明細書」の刊行を今後も続けるため、経年陳腐化した編集システムの更新も執り行っております。

100周年の記念フレーズ「海事産業に不可欠なワンピースでありたい」と灯台を模した記念ロゴに込めた思いどおり、当法人はこれからも海事社会・産業界の一隅で灯りをともし続けたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

2021年9月8日

一般社団法人日本海運集会所
理事長 山口 誠



日本海運集会所 歴代会長、理事長、常勤理事 等の変遷

| 主な出来事(集会所：左、社会他：右) | | 会長 | 会長代理 | 評議員長 / 理事長 | 副評議員長 1 | 副評議員長 2 | 主事 | |
|--------------------|-------|-------------------------------|------------------------|------------------------------------|-----------------|----------------------------|---------------------------|----------------|
| 1921 | 大正10年 | 株式会社神戸海運集会所設立(9月8日) | 大石七郎(三井物産) | 畑 茂 (山下汽船) | 古川脩三郎(三井物産) | 菊地吉蔵 (東和汽船) ～ 1931年 | 安達 賢 (三井物産) ～ 1928年 | |
| 1922 | 大正11年 | | | | | | | |
| 1923 | 大正12年 | | | | | | | 関東大震災 |
| 1924 | 大正13年 | | | | | | | |
| 1925 | 大正14年 | | | | | | | |
| 1926 | 大正15年 | | | | | | | 評議員制度を導入 |
| 1927 | 昭和 2年 | | | | | | | 昭和金融恐慌 |
| 1928 | 昭和 3年 | | | | | | | |
| 1929 | 昭和 4年 | | | | | | | 世界恐慌 |
| 1930 | 昭和 5年 | | | | | | | 昭和恐慌 |
| 1931 | 昭和 6年 | | | | | | | 10周年 満州事変 |
| 1932 | 昭和 7年 | | | | | | | 満州国建国 |
| 1933 | 昭和 8年 | | | | | | | 社団法人日本海運集会所へ改組 |
| 1934 | 昭和 9年 | | | | | | | |
| 1935 | 昭和10年 | | | | | | | ロンドン海軍軍縮会議 |
| 1936 | 昭和11年 | 向井忠晴 (三井物産) 1936.3.22 ～ | 古川脩三郎(三井物産) | 谷口茂雄 (明治海運) | 磯村正之 ～ 1943年 | 橋本信一 ～ 1941年 | 高野 進 (高野汽船) ～ 1939年 | |
| 1937 | 昭和12年 | | | | | | | 盧溝橋事件 |
| 1938 | 昭和13年 | | | | | | | 国家総動員法 |
| 1939 | 昭和14年 | 第二次世界大戦 | 佐々木周一 (三井物産) | 谷口茂雄 (明治海運) 1944.8.5 ～ 初代理事長 | 磯村正之 ～ 1943年 | 田中卯三郎 (互光商会) ～ 1946年 | 岡崎幸壽 ～ 1945年 | |
| 1940 | 昭和15年 | 海運統制令公布施行 | | | | | | |
| 1941 | 昭和16年 | 20周年 太平洋戦争 | | | | | | |
| 1942 | 昭和17年 | 船舶の国家使用開始 | | | | | | |
| 1943 | 昭和18年 | 三井高陽(三井船舶) | | | | | | |
| 1944 | 昭和19年 | 1942.2.24 ～ | | | | | | |
| 1945 | 昭和20年 | 神戸空襲/終戦 | | | | | | |
| 1946 | 昭和21年 | 海運統制令廃止 | 佐々木周一(三井船舶) 1946.3.8 ～ | 1944.8.5 ～ 初代理事長 | 金井久昌 ～ 1946年 | | | |

| | | 会長 | 理事長 | 専務理事 | 常務理事 1 | 常務理事 2 | |
|------|-------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 1947 | 昭和22年 | 一井保造 (三井船舶) 1947.5.15 ～ | 田中卯三郎 (互光商会) 1947.5.15 ～ | 岡崎幸壽 1956.2.13 ～ 1962年 | 岡 幸男 ～ 1966年 | 山戸嘉一 ～ 1970年 | |
| 1948 | 昭和23年 | | | | | | |
| 1949 | 昭和24年 | | | | | | 単一為替レート実施(1ドル=360円) |
| 1950 | 昭和25年 | | | | | | 朝鮮戦争 |
| 1951 | 昭和26年 | | | | | | 30周年 サンフランシスコ講和条約 |
| 1952 | 昭和27年 | | | | | | 海造審令公布施行 |
| 1953 | 昭和28年 | | | | | | 海運合理化促進懇話会発足 |
| 1954 | 昭和29年 | | | | | | 造船疑獄事件発生 |
| 1955 | 昭和30年 | | | | | | |
| 1956 | 昭和31年 | | | | | | スエズ運河をエジプトが国有化 |
| 1957 | 昭和32年 | | | | | | |
| 1958 | 昭和33年 | | | | | | |
| 1959 | 昭和34年 | | | | | | ドル為替の自由化実施 |
| 1960 | 昭和35年 | | | | | | 日米安保条約発効 |
| 1961 | 昭和36年 | | | | | | 40周年 |
| 1962 | 昭和37年 | 玉井 操 (玉井商船) 1962.3.13 ～ | | | | | |
| 1963 | 昭和38年 | | | | | 海運再建2法公布施行 | |
| 1964 | 昭和39年 | 海運集約、6社体制/東京五輪 | | | | | |
| 1965 | 昭和40年 | | | | | | |
| 1966 | 昭和41年 | 東京へ移転(4月) | | | | | |
| 1967 | 昭和42年 | スエズ運河閉鎖/第3次中東戦争 | | | | | |
| 1968 | 昭和43年 | | | | | | |
| 1969 | 昭和44年 | | | | | | |
| 1970 | 昭和45年 | | | | | | |
| 1971 | 昭和46年 | 50周年 | ニクソンショック | | | | |

| | 主な出来事(集会所：左、社会他：右) | 会長 | 理事長 | 専務理事 | 常務理事1 | 常務理事2 | 常務理事3 | 理事(常勤)1 | 理事(常勤)2 |
|------|-----------------------------|------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 1972 | 昭和47年 沖縄返還/日中国交回復 | 見玉忠康 (日本郵船) 1972.5.31 ~ | 木村一郎 (東洋共同海運) 1972.5.31 ~ | 片平善治 1972.5.31 ~ 1983.6.23 | | | | | |
| 1973 | 昭和48年 第4次中東戦争/円、変動相場制に | | | | | | | | |
| 1974 | 昭和49年 | | | | | | | | |
| 1975 | 昭和50年 スエズ運河再開 | | | | | | | | |
| 1976 | 昭和51年 | | | | | | | | |
| 1977 | 昭和52年 | | | | | | | | |
| 1978 | 昭和53年 1ドル=170円台に | | | | | | | | |
| 1979 | 昭和54年 新パナマ運河条約発効 | | | | | | | | |
| 1980 | 昭和55年 イラン・イラク戦争 | | | | | | | | |
| 1981 | 昭和56年 60周年 日米貿易摩擦が深刻化 | | | | | | | | |
| 1982 | 昭和57年 | | | | | | | | |
| 1983 | 昭和58年 | | | | | | | | |
| 1984 | 昭和59年 | | | | | | | | |
| 1985 | 昭和60年 プラザ合意、1ドル=230円10銭 | 永井典彦 (大阪商船三井船舶) 1984.6.19 ~ | 村上利雄 (山下新日本汽船) 1984.6.19 ~ | 大和田広治 ~ 1986.6.24 | | | 猪俣悦夫 1980.6.18 ~ 1986.6.24 | | |
| 1986 | 昭和61年 バブル経済始まる | | | | | | | | |
| 1987 | 昭和62年 | | | | | | | | |
| 1988 | 昭和63年 海運6社体制崩れる | | | | | | | | |
| 1989 | 平成元年 クルーズ元年/消費税3%に | | | | | | | | |
| 1990 | 平成2年 | | | | | | | | |
| 1991 | 平成3年 70周年 バブル経済崩壊へ | 相浦紀一郎 (大阪商船三井船舶) 1990.6.25 ~ | 一穂宥利 (山下新日本汽船) 1990.6.25 ~ | | | | | 中村允子 1992.6.25 ~ 1997.6.25 | 松元俊夫 1992.6.25 ~ 1998.6.25 |
| 1992 | 平成4年 地球サミット開催、「リオ宣言」採択 | | | | | | | | |
| 1993 | 平成5年 世界貿易機関(WTO)設立 | | | | | | | | |
| 1994 | 平成6年 1ドル=99円50銭に | | | | | | | | |
| 1995 | 平成7年 阪神淡路大震災/1ドル=79円75銭に | | | | | | | | |
| 1996 | 平成8年 文京区小石川へ移転 | | | | | | | | |
| 1997 | 平成9年 消費税5%、京都議定書採択 | 友國八郎 (商船三井) 1997.6.25 ~ | 高橋 清 (日本郵船) 1998.1.1 ~ | 谷本裕範 1997.6.25 ~ 1998.6.25 | | | | | 鳥取壮宇 ~ 2000.6.23 |
| 1998 | 平成10年 | | | | | | | | |
| 1999 | 平成11年 EU内でユーロ誕生 | | | | | | | | |
| 2000 | 平成12年 2000年問題 | | | | | | | | |
| 2001 | 平成13年 80周年 米国同時多発テロ/中国WTO加盟 | | | | | | | | |
| 2002 | 平成14年 | | | | | | | | |
| 2003 | 平成15年 新型肺炎SARS | | | | | | | | |
| 2004 | 平成16年 海運・造船ブーム加速 | | | | | | | | |
| 2005 | 平成17年 京都議定書発効 | | | | | | | | |
| 2006 | 平成18年 コンテナ船大型化へ | | | | | | | | |
| 2007 | 平成19年 BDI歴史の高水準に | | | | | | | | |
| | | | | | 中村允子 1997.6.25 ~ 2001.6.25 | | | | |
| | | | | | | 松元俊夫 1998.6.25 ~ 2002.6.20 | 鳥取壮宇 2000.6.23 ~ 2002.6.20 | | |
| | | | | | | | | 馬場 修 2004.6.22 ~ 2009.6.12 | 遠藤昭雄 2006.6.20 ~ 2010.6.21 |

| | 会長 | 理事長 | 理事(常勤) / 常務理事 | 理事(常勤) |
|------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 2008 | 平成20年 世界同時株安「リーマンショック」 | 草刈隆郎 (日本郵船) 2008.6.26 ~ | 山路 明 (商船三井) 2008.6.26 ~ | 馬場 修 |
| 2009 | 平成21年 新型インフルエンザ流行 | | | |
| 2010 | 平成22年 | | | 遠藤昭雄 |
| 2011 | 平成23年 90周年 東日本大震災/中国GDP世界2位に | | 金原洋一(川崎汽船) 2010.6.21 ~ | |
| 2012 | 平成24年 | 崎長保英 (川崎汽船) 2012.6.21 ~ | 清水 繁 (日本郵船) 2012.6.21 ~ | 山田晴也 (商船三井) 2012.6.21 ~ |
| 2013 | 平成25年 一般社団法人へ移行 | | | |
| 2014 | 平成26年 消費税8%に | | | |
| 2015 | 平成27年 COP21でパリ協定採択 | 鈴木邦雄(商船三井) 2016.6.22 ~ | 塩田哲夫 (川崎汽船) 2016.6.22 ~ | 千原圭三 (日本郵船) 2017.6.20 ~ |
| 2016 | 平成28年 パリ協定発効 | | | |
| 2017 | 平成29年 | 宮原耕治(日本郵船) 2018.6.22 ~ | 山口 誠 (商船三井) 2019.6.24 ~ | 2021.6.25より常務理事 |
| 2018 | 平成30年 働き方改革関連法案成立 | | | |
| 2019 | 平成31年 消費税10%に | 村上英三(川崎汽船) 2020.6.23 ~ | | |
| 2020 | 令和2年 新型コロナウイルス | | | |
| 2021 | 令和3年 100周年 東京五輪開催 | | | |

会員リスト

1921年度会員名簿 ※創立の1921年は株式会社だったため、第1回営業報告書に則り、株主・会員・副会員の企業名・個人名を併記します。

| 株主名又は商号 | 正会員又は法人代表者名 | 副会員名 |
|--------------|-------------------------|--|
| 会員 | | |
| 三井物産株式会社 | 川村貞次郎 大石七郎 大久保武 大迫武吉 | 渡邊諷訪松 鈴木 蓓 伊坂誠之進 余語 光 中西次郎 三宅寛三郎 田代憲造 |
| 川村貞次郎 | | |
| 日本郵船株式会社 | 黒川新次郎 | 大河内時夫 金鞍一榮 安藤純五 |
| 黒川新次郎 | | |
| 大阪商船株式会社 | 島村幡彦 | 中村榮造 山内 恕 野村治一良 大崎犬生 松原季久郎 |
| 島村幡彦 | | |
| 辰馬汽船株式会社 | 四井喜一郎 | 山口萬槌 渡邊轍二 |
| 四井喜一郎 | | |
| 国際汽船株式会社 | 四本萬二 | 荒木忠雄 |
| 岡崎汽船株式会社 | 岡崎忠雄 | 井上 寧 |
| 岡崎忠雄 | | |
| 南洋郵船株式会社 | 佐伯俊太郎 | |
| 佐伯俊太郎 | | |
| 帝國汽船株式会社 | 勝屋利秋 | 前川郁夫 宮尾亮三 住田正一 |
| 勝屋利秋 | | |
| 三菱商事株式会社 | 早川茂三 | 藤咲無二衛門 服部二三 佐々木卯一郎 東條吉之助 |
| 合名会社鈴木商店 | 永井幸太郎 | |
| 八馬兼介 | 八馬兼介 | |
| 東洋汽船株式会社 | 島田義治 | |
| 大阪海上火災保険株式会社 | 浅井義暁 | 岸田幸雄 |
| 神戸棧橋株式会社 | 渡邊貫一 | |
| 大正海上火災保険株式会社 | 飯沼剛一 | 佐久間信義 |
| 古河鑛業株式会社 | 茂野吉之助 | 松尾元顕 |
| 茂野吉之助 | | |
| 朝日海上火災保険株式会社 | 草場茂一 | |
| 明治海運株式会社 | 谷口茂雄 | 東勇之助 |
| 島谷汽船株式会社 | 島谷武次 | 森重喜作 |
| 板谷商船株式会社 | 松本富藏 | |
| 株式会社濱根商店 | 小江伊勢之助 | 森定末太郎 |
| 金森商船株式会社 | 渡邊孝平 | 黒川雅郎 |
| 吉村好治 | 吉村好治 | |
| 田村商会 | 田村新吉 | 秋山斧助 |
| 秋田木材株式会社 | 田中鎮彦 | |
| 岸本汽船株式会社 | 岸本鑑之助 | |
| 原田汽船株式会社 | 原田六郎 | |
| 日本汽船株式会社 | 飯島幡司 | 林源太郎 山中英三 |
| 大家商事株式会社 | 小倉小七 | |
| 大家善太郎 | 大家善太郎 | |
| 大阪海運合資会社 | 古川近政 | |
| 小野汽船株式会社 | 辻 清 | |
| 和田藤太郎 | 和田藤太郎 | |
| 株式会社八木本店 | 奥島恒太郎 | |
| 神戸汽船信託株式会社 | 立田義一 | |
| 貝島商業株式会社 | 井上達五郎 | 遠藤萬之助 古賀金一郎 |
| 太洋汽船株式会社 | 村田彌太郎 | 刀彌館正雄 山元榮藏 |

| 株主名又は商号 | 正会員又は法人代表者名 | 副会員名 |
|--------------|-------------|-----------------------------------|
| 大連汽船株式会社 | 長阪清太郎 | |
| 田中汽船鑛業株式会社 | 田中省三 | |
| 山本汽船株式会社 | 菊池益次郎 | |
| 松田汽船株式会社 | 河西庫治郎 | 茅花安太郎 |
| 江原商会 | 藤田禮造 | |
| 株式会社澤山兄弟商会 | 岡貫之助 | 浅香新一郎 |
| 三菱海上火災保険株式会社 | 田中卯一郎 | |
| 東亞通商株式会社 | 宮崎嘉一 | |
| 大阪綿花株式会社 | 長野辰次郎 | |
| 川崎汽船株式会社 | 安部正也 | 三浦夙興 |
| 伊地知虎彦 | | |
| 地方会員 | | |
| 樺太汽船株式会社 | 小田桐忠治 | |
| 緒明圭造 | 緒明圭造 | |
| 北日本汽船株式会社 | 田邊貞造 | |
| 佐藤泰次郎 | 佐藤泰次郎 | |
| 北海道炭礦汽船株式会社 | 志田勝民 | |
| 山一汽船株式会社 | 山下市助 | |
| 太刀川合名会社 | 太刀川又八郎 | |
| 南洋貿易株式会社 | 小倉彦六 | 時枝文治 |
| 東京海運業組合 | | |
| 日本海運株式会社 | 谷道耕太郎 | |
| 飯田商店 | 飯田隆平 | |
| 林商店 | 林 眞吉 | |
| 林榮三事務所 | 林 榮三 | |
| 東京海商株式会社 | 成宮金三郎 | |
| 株式会社大二商店 | 安見與吉 | |
| 合資会社御前回漕店 | 米村英雄 | |
| 合名会社尾城商店 | 尾城満三 | |
| 渡邊商店 | 渡邊正次郎 | |
| 株式会社加藤商店 | 加藤市藏 | 梅澤 高 |
| 合資会社鶴見商店 | 小池七郎 | 鶴見孝太郎 |
| 矢島高雄商店 | 矢島高雄 | |
| 丸益商店 | 鈴木種吉 | |
| 福島商店 | 福島信純 | |
| 株式会社清水回漕店 | 辻尾定吉 | |
| 神戸海運業組合 | | |
| 株式会社日神海運商会 | 福原芳次 | 辻村善治郎 福原精一 |
| 福原芳次 | | |
| 勝田汽船株式会社 | 勝田銀次郎 | 吉田利一 宇治 操 柴田言寛 村瀬麒一 |
| 勝田銀次郎 | | |
| 上西汽船株式会社 | 上西龜之助 | 平尾義一 |
| 上西龜之助 | | |
| 山下汽船鑛業株式会社 | 鑄谷正輔 畑 茂 | 鶴木建造 野阪喜代志 前園一二 金井久昌 忽那静吾 澤田文治 |
| 鑄谷正輔 | | |
| 東和汽船株式会社 | 玉井辰三郎 | 丸谷勝次 |
| 小栗合資会社 | 小栗快介 | 島田治元 |

| 株主名又は商号 | 正会員又は法人代表者名 | 副会員名 |
|------------|-------------|-----------------------|
| 内田汽船株式会社 | 三原美男 | 三益一太郎 |
| 株式会社互光商会 | 田中卯三郎 | |
| 三上株式会社 | 三上清一郎 | 山本久次郎 藤岡吉太郎 垂水六雄 林田七郎 |
| 株式会社中村組 | 堀井源作 | 馬淵清治 吉田一男 三浦圓藏 |
| 内外海運株式会社 | 池邊久助 | 川原慶一 星清 松 |
| 株式会社徳島商店 | 徳島清松 | 佐田富太郎 山田茂榮 鈴木秀太郎 |
| 神戸日下部株式会社 | 菅谷睦郎 | 濱野卓爾郎 橋峯太郎 |
| 山地汽船株式会社 | 山地上佐太郎 | 岸 信雄 藤岡宇志治 |
| 大連後藤商会 | 後藤長七 | 加藤紫浪 松尾茂七 |
| 日本商事株式会社 | 武本平三郎 | 荒井太郎 |
| 西谷海運株式会社 | 近森晴海 | 伊藤俊壽 深谷茂樹 |
| 豊崎汽船株式会社 | 豊崎昌三郎 | 阪井諭吉 相良信一 |
| 甲斐商店 | 甲斐 緑 | 迫水周吉 河端 繁 |
| 株式会社谷道商店 | 中井昌雄 | 大間知六藏 中井定雄 |
| 津田株式会社 | 津田靖平 | 光藤 丘 |
| 野口汽船株式会社 | 野口貴平 | 箕林三雄 |
| 栗林商船株式会社 | 水梨岩太郎 | 瀬川祐二 |
| 株式会社佐藤國商店 | 佐藤國一 | 鈴木敏郎 田島信一 長尾景信 井上信太郎 |
| 合資会社極東汽船会社 | 石黒琢磨 | 岸本瀧三 |
| 二宮商店 | 二宮純一 | 松村利雄 重松 武 |
| 永津商店 | 永津孝質 | |
| 福原商店 | 福原政治 | |
| 小池商店 | 小池喜兵衛 | 小林今朝太 |
| 榎商店 | 榎 壽逸 | |
| 井上合資会社 | 井上雅三 | 林 英吉 |
| 株式会社井田商店 | 井澤傳兵衛 | 山本藤兵衛 木戸保郎 |
| 合資会社泉商店 | 泉幸四郎 | |
| 合資会社一進商会 | 川田藤太郎 | |
| 合資会社岩城商会 | 福島嘉平 | |
| 石垣商店 | 石垣義一 | |
| 池田弘運商会 | 池田浪三郎 | 吉田 巖 |
| 入江回漕店 | 入江安太郎 | |
| 岩元商会 | 岩元松二 | |
| 橋本汽船株式会社 | 川瀬俊繼 | |
| 橋谷株式会社 | 栖宮勇吉 | |
| 新田汽船株式会社 | 浅野三郎 | 大政正雄 |
| 西川商会 | 西川莊三 | |
| 仁科福太郎 | 仁科福太郎 | |
| 西谷芳吉商店 | 西谷芳吉 | 簗戸健太郎 |
| 合資会社道家商店 | 道家權太郎 | 大原秀次郎 |
| 合資会社巴組 | 大野榮治 | 宮崎小次郎 山田與志雄 |
| 小野寺商店 | 小野寺勇 | |
| 岡田出張所 | 岡田信吉 | |
| 小川商店 | 小川逸治 | |
| 奥村商店 | 奥村寅太郎 | |
| 大原商店 | 大原尚三 | |
| 小野商会 | 小野房太 | |
| 柏木合資会社 | 松井久男 | 浅岡末吉 泉 斌 |
| 神戸商船株式会社 | 松本博邑 | 芳内三郎 |

| 株主名又は商号 | 正会員又は法人代表者名 | 副会員名 |
|--------------------|--------------|------------------|
| 上地海運合資会社 | 上地喜藏 | 鈴木定一 |
| 合資会社片野回漕店 | 泉 辨吉 | |
| 鑄木商会 | 鑄木秀胤 | |
| 吉田事務所 | 吉田耕二 | |
| 吉田豊事務所 | 吉田 豊 | |
| 合資会社武田商店 | 武田米太郎 | 鍵野四郎 |
| 合資会社田所商会 | 田所岸太郎 | |
| 高砂商事株式会社 | 佐伯四郎次 | |
| 大洋海運株式会社 | 石田貞二 | 藤咲清磨 紺野六郎 廣田 保 |
| 田中商事株式会社 | 宮田幸平次 | 棲盛善祐 |
| 竹本商会 | 竹本喜三 | |
| 合資会社大三商会 | 三村元介 | 阿部善一郎 |
| 筒井商会 | 筒井鐵次郎 | |
| 中川海運株式会社 | 尾山覺次郎 | |
| 中村商店 | 中村榮一 | |
| 村尾汽船合資会社 | 村尾敏一 | |
| 株式会社宇都宮回漕店 | 鈴木政吉 | |
| 久野鉦六 | 久野鉦六 | |
| 合名会社彌生商会 | 松田義樹 | |
| 山本商店 | 山本乙五郎 | |
| 増田屋合資会社 | 増田稻三郎 | |
| 山地四郎商店 | 山地四郎 | |
| 町田商会 | 町田愛治郎 | 橋本一枝 |
| 松尾事務所 | 松尾小三郎 | |
| 藤永太一事務所 | 藤永太一 | |
| 深川汽船株式会社 | 溝口伴六 | |
| 高野汽船株式会社 | 高野 進 | |
| 株式会社兒玉商店 | 兒玉益彦 | 富田丈夫 |
| 榎本商店 | 榎本初五郎 | 佐久間哲男 |
| 合資会社相生商会 | 西 守 | |
| 合資会社旭商会 | 赤松武八 | 川田 清 |
| 阿部信一 | 阿部信一 | |
| 株式会社三洋商会 | 植村彌太郎 | 村田峯次 |
| 合資会社三星商会 | 倉賀野奏 | |
| 合資会社佐藤商店 | 佐藤勇太郎 | 松本正一 佐藤直三郎 大津源之助 |
| 木下商会 | 木下勢三 | |
| 喜藤汽船株式会社 | 喜藤與一 | |
| 崖 省三 | 崖 省三 | 金野榮吉 |
| 金藤商会 | 金藤 幹 | |
| 明治商業株式会社 | 柿崎善藏 | |
| 合資会社水島商店 | 水島重吉 | |
| 宮崎商会 | 宮崎愿一 | |
| 宮田商会 | 宮田忠也 | |
| 株式会社正輝商会 | 木田省吾 | |
| 津田靖平 | | |
| 菅谷株式会社 | 菅谷 寛 | |
| 松茂洋行 | 堤 昇 | 正岡重武 |
| 外商 | | |
| Sale & Frazar, L'd | E.J. Libeaud | |

1951年度会員名簿 ※創立30周年にあたる1955年度は、第19回事業報告書に則り、出資者名簿の企業名及び個人名を掲載します。

| 出資者名 | | |
|----------------|----------------|--------------|
| 三井船舶株式会社 | 日神海運商会 | 塩山船渠株式会社 |
| 大阪商船株式会社 | 小栗株式会社 | 正福汽船株式会社 |
| 大同海運株式会社 | 神港商船株式会社 | 泰平海運株式会社 |
| 日本郵船株式会社 | 大昌汽船株式会社 | 大正海上火災保険株式会社 |
| 新日本汽船株式会社 | 甘糟産業汽船株式会社 | 東海汽船株式会社 |
| 東亞海運株式会社 | 安齋 甫 | 東京銀行神戸支店 |
| 山下汽船株式会社 | 朝日海上火災保険株式会社 | 東京船舶株式会社 |
| 八馬汽船株式会社 | 中央汽船株式会社 | 東京郵船株式会社 |
| 東和汽船株式会社 | 第一汽船株式会社 | 東洋棉花株式会社 |
| 千代田銀行神戸支店 | 五光海商株式会社 | 安田火災海上保険株式会社 |
| 第一銀行神戸支店 | 濱根汽船株式会社 | 甲斐 緑 |
| 江口汽船株式会社 | 橋本汽船株式会社 | 關西汽船株式会社 |
| 株式会社藤永田造船所 | 日之出汽船株式会社 | 日下部汽船株式会社 |
| 函館船渠株式会社 | 日吉海運株式会社 | 菅谷汽船株式会社 |
| 東日本重工業株式会社 | 寶永汽船株式会社 | 秋田木材株式会社 |
| 飯野海運株式会社 | 北海道炭礦汽船株式会社 | 馬場汽船株式会社 |
| 乾汽船株式会社 | 生田海運株式会社 | 深田 敬憲 |
| 川崎汽船株式会社 | 板谷商船株式会社 | 福洋汽船株式会社 |
| 株式会社神戸銀行 | 伊藤忠商事株式会社 | 扶桑海運株式会社 |
| 松岡汽船株式会社 | 兼松株式会社 | 原商船株式会社 |
| 三菱海運株式会社 | 木田 省吾 | 鎗木汽船株式会社 |
| 日豊海運株式会社 | 金華汽船株式会社 | 貝島炭礦株式会社 |
| 日本海運株式会社 | 近海郵船株式会社 | 笠戸船渠株式会社 |
| 西日本重工業株式会社 | 興亞海上火災運送保険株式会社 | 國際運輸株式会社 |
| 日鐵汽船株式会社 | 神戸大三商会 | 共榮タンカー株式会社 |
| 瀬戸田造船株式会社 | 神戸近海汽船株式会社 | 三上 雅晴 |
| 東邦海運株式会社 | 神戸港湾作業株式会社 | 中野汽船株式会社 |
| 株式会社帝國銀行 | 興國汽船株式会社 | 澤山汽船株式会社 |
| 浦賀船渠株式会社 | 國際海運株式会社 | 朽木汽船株式会社 |
| 大阪住友海上火災保険株式会社 | 小谷汽船株式会社 | 東洋海運株式会社 |
| 東京海上火災保険株式会社 | 興運汽船株式会社 | 内外汽船株式会社 |
| A・I・U・J・I | 熊谷海運株式会社 | 佐藤 勇太郎 |
| 神原汽船株式会社 | 協和汽船株式会社 | 大東商船株式会社 |
| 岸本汽船株式会社 | 増田屋株式会社 | 藤山海運株式会社 |
| 明治海運株式会社 | 宮地汽船株式会社 | 八光汽船株式会社 |
| 中村汽船株式会社 | 内海輸送株式会社 | 株式会社播磨造船所 |
| 日本汽船株式会社 | 日本火災海上保険株式会社 | 井上合資会社 |
| 佐藤國汽船株式会社 | 日本商船株式会社 | 三井造船株式会社 |
| 大洋海運株式会社 | 日本運輸株式会社 | 村尾汽船株式会社 |
| 東洋汽船株式会社 | 日産サルベージ株式会社 | 日本塩回送株式会社 |
| 山本汽船株式会社 | 西谷海運株式会社 | 日本サルヴェージ株式会社 |
| 日産汽船株式会社 | 岡田海運株式会社 | 日東運輸株式会社 |
| 大洋興業汽船株式会社 | 三光汽船株式会社 | 株式会社酒井商店 |
| 千代田火災海上保険株式会社 | 佐世保船舶工業株式会社 | 飾磨海運株式会社 |
| 同和火災海上保険株式会社 | ワイ・サトウ商会 | 太平汽船株式会社 |
| 神戸棧橋株式会社 | 攝津商船株式会社 | 山地 土佐太郎 |
| 栗林商船株式会社 | 嶋谷汽船株式会社 | 阿部 信一 |
| 日産火災海上保険株式会社 | 新日本近海海運株式会社 | 亞細亞海運株式会社 |

| 出資者名 | | |
|------------|------------------|------------|
| 榎本商会 | 寶運 SHIPPING 株式会社 | 岡田商船株式会社 |
| 藤永内山合資会社 | 井田株式会社 | 岡本 孫一 |
| 石橋 四郎 | 池田 友助 | 奥合資会社 |
| 株式会社泉商店 | 猪熊 勇 | 大阪海運株式会社 |
| 上組合資会社 | 板垣 三郎 | 大阪機船株式会社 |
| 加藤 千松 | 岩村 完三 | 大谷 帝一 |
| 久野回漕店 | 岩村 典治 | 尾崎回漕部 |
| 株式会社町田商店 | 龜田木材産業株式会社 | 尾崎汽船株式会社 |
| 三好 一郎 | 柏木合資会社 | 隆昌海運株式会社 |
| 武庫汽船株式会社 | 株式会社片山商店 | 三光海運株式会社 |
| 中日本重工業株式会社 | 加藤 寛道 | 合資会社靖和商会 |
| 株式会社西谷商店 | 川崎重工業株式会社 | 合資会社柴崎商店 |
| 緒明 太郎 | 合資会社川田商会 | 重松 武 |
| 小野寺 寛 | 木戸 茂夫 | 島本 熊一郎 |
| 大家商事株式会社 | 金藤 幹 | 株式会社清水回漕店 |
| 三榮海運株式会社 | 北川産業海運株式会社 | 新宮工業株式会社 |
| 高林 善助 | 小泉 文雄 | 昭和通商株式会社 |
| 田中汽船鑛業株式会社 | 甲南汽船株式会社 | 杉生 武之助 |
| 田中商事株式会社 | 倉賀野 嘉一 | 鈴木 定一 |
| 東京海運株式会社 | 合資会社丸二商会 | 田淵 岩太郎 |
| 宇都宮回漕店 | 又野 良介 | 立花 正明 |
| 山本 乙五郎 | 松田汽船株式会社 | 田所 岸太郎 |
| 山下 岩衛 | 明治商業株式会社 | 大華汽船株式会社 |
| 吉田 耕二 | 南日本汽船株式会社 | 大興海運株式会社 |
| 安達 賢 | 三隅 福次郎 | 泰通産業海運株式会社 |
| 荒井 嘉三郎 | 宮田 忠也 | 合資会社寶邊商店 |
| 旭汽船株式会社 | 三好木材合資会社 | 竹本 喜三 |
| 旭石油株式会社 | 合資会社水島商会 | 玉井商船株式会社 |
| 浅岡 末吉 | 森 榮太郎 | 田村 茂敏 |
| 株式会社安宅商会 | 森平汽船株式会社 | 株式会社田中商店 |
| 吾妻汽船株式会社 | 森重 喜作 | 立石 昇 |
| 株式会社渤海商会 | 宗像汽船株式会社 | 寺島 虎雄 |
| 朝鮮商工株式会社 | 村瀬 麒一 | 東大汽船株式会社 |
| 大光商船株式会社 | 武藤 稔 | 株式会社戸田商店 |
| 合資会社土陽商会 | 永津 孝賢 | 東邦水産株式会社 |
| 榎 壽逸 | 中田 政八 | 圖南汽船株式会社 |
| 藤永 太一 | 株式会社名村造船所 | 豊國汽船株式会社 |
| 藤岡 吉太郎 | 浪速船渠株式会社 | 津田株式会社 |
| 藤咲 無二衛門 | 日本海汽船株式会社 | 上地株式会社 |
| 富士澤 仙之助 | 日本薬品槽船株式会社 | 内田 光次 |
| 合資会社深尾商店 | 合資会社仁科商店 | 合資会社山田商会 |
| 株式会社福島商店 | 日成海運株式会社 | 山本 豊 |
| 函館海運株式会社 | 新田 三十郎 | 山下近海汽船株式会社 |
| 日立造船株式会社 | 野村 榮太郎 | 横山商事株式会社 |
| 光汽船株式会社 | 野坂 潤次郎 | 芳内 三郎 |
| 日の丸汽船株式会社 | 日窒運輸株式会社 | 湯浅 尚 |
| 弘中 嘉市 | 大原 尚三 | |

1966年度会員名簿 ※東京に移転した1966年度は、会員名簿から企業名及び個人名を掲載します。

| 氏名・会社名又は商号 | | |
|--------------------|-------------|--------------|
| 阿部 善一郎 | 岩井産業株式会社 | 新潟商船倉庫株式会社 |
| 旭汽船株式会社 | 岩村 典治 | 中柴商会 |
| 東海運株式会社 | ジャパンライン株式会社 | 株式会社日瑞商会 |
| All&Co.,Ltd. | 甲斐機船株式会社 | 日豊海運株式会社 |
| 馬場汽船株式会社 | 金尾汽船株式会社 | 日邦汽船株式会社 |
| 千代田汽船株式会社 | 海運健康保険組合 | 日本海汽船株式会社 |
| 中和海事株式会社 | 株式会社金指造船所 | 日本火災海上保険株式会社 |
| C.F.Sharp&Co.,Inc. | 神原汽船株式会社 | 日本汽船株式会社 |
| 第一中央汽船株式会社 | 関西汽船株式会社 | 日本鋼管株式会社 |
| 第一船舶株式会社 | 兼松株式会社 | 日本産業海運株式会社 |
| 株式会社大栄海運商会 | 川崎汽船株式会社 | 日本塩回送株式会社 |
| 大光商船株式会社 | 川崎重工業株式会社 | 日本通運株式会社 |
| 大王汽船株式会社 | 京北海運株式会社 | 日本郵船株式会社 |
| 大和海運株式会社 | 株式会社神戸銀行 | 日産火災海上保険株式会社 |
| 大和船舶株式会社 | 神戸棧橋株式会社 | 日神海運商会 |
| 株式会社第一銀行神戸支店 | 神戸船舶株式会社 | 日新興業株式会社 |
| Dodwell&Co.,Ltd. | 国土産業株式会社 | 西太平洋株式会社 |
| 同和海運株式会社 | 紅和交易株式会社 | 日商株式会社 |
| 同和火災海上保険株式会社 | 株式会社呉造船所 | 日正汽船株式会社 |
| 江口汽船株式会社 | 日下部汽船株式会社 | 新田汽船株式会社 |
| 富士汽船株式会社 | 来島船渠株式会社 | 日東運輸株式会社 |
| 株式会社藤永田造船所 | 共栄タンカー株式会社 | 野田海運株式会社 |
| 富士製鉄株式会社広畑製鉄所海運部 | 協成汽船株式会社 | 野村商事株式会社 |
| 富国海運株式会社 | 舞鶴重工業株式会社 | 株式会社能戸商店 |
| 福井商店 | 丸紅飯田株式会社 | 大原海運株式会社 |
| 有限会社福島商店 | 萬野汽船株式会社 | 岡田商船株式会社 |
| 扶桑海運株式会社 | 丸神海運株式会社 | 尾道造船株式会社 |
| 芙蓉海運株式会社 | 丸善海運株式会社 | 大阪商船三井船舶株式会社 |
| ゼネラル海運株式会社 | 有限会社正木商会 | 大阪船舶株式会社 |
| 五光海商株式会社 | 株式会社増川商会 | 隆昌海運株式会社 |
| 八馬汽船株式会社 | 松井商会 | 三見海運株式会社 |
| 阪神汽船株式会社 | 松岡汽船株式会社 | 三光汽船株式会社 |
| 原商船株式会社 | 明治海運株式会社 | 三協海運株式会社 |
| 波止浜造船株式会社 | 三菱銀行神戸支店 | 三昭海運株式会社 |
| 平和汽船株式会社 | 三菱重工業株式会社 | 三福海事株式会社 |
| 日立造船株式会社 | 三菱商事株式会社 | 三洋海運株式会社 |
| 日之出汽船株式会社 | 三井物産株式会社 | 山和商船株式会社 |
| 日の丸汽船株式会社 | 三井銀行神戸支店 | 山友汽船株式会社 |
| 広畑海運株式会社 | 三井信託銀行神戸支店 | 株式会社三祐商会 |
| 広海汽船株式会社 | 三井近海汽船株式会社 | 佐世保重工業株式会社 |
| 北星海運株式会社 | 三井造船株式会社 | 佐藤国汽船株式会社 |
| 宝運シッピング株式会社 | 宮地汽船株式会社 | 佐藤運輸株式会社 |
| 飯野海運株式会社 | 株式会社宮田商店 | 沢山汽船株式会社 |
| 生田海運株式会社 | 森田汽船株式会社 | 株式会社正輝商会 |
| 株式会社猪熊海運商会 | 室町海運株式会社 | 正向海運株式会社 |
| 乾汽船株式会社 | 永元海運株式会社 | 関商会 |
| 石川島播磨重工業株式会社 | 中井 弥三郎 | 摂津海運株式会社 |
| 板谷商船株式会社 | 中村汽船株式会社 | 新栄船舶株式会社 |
| 伊藤忠商事株式会社 | 中野汽船株式会社 | 正福汽船株式会社 |

| 氏名・会社名又は商号 | | |
|--------------|--------------|--------------|
| 昭和海運株式会社 | 大正海上火災保険株式会社 | 東西汽船株式会社 |
| 渋沢海運株式会社 | 大洋海運株式会社 | 東京銀行神戸支店 |
| 嶋谷汽船株式会社 | 大洋商船株式会社 | 泰通海運株式会社 |
| 株式会社島津商店 | 竹本海運株式会社 | 東京船舶株式会社 |
| 下崎汽船株式会社 | 玉井商船株式会社 | 東京タンカー株式会社 |
| 新日本近海汽船株式会社 | 株式会社辰巳商会 | 鶴見輸送株式会社 |
| 神港商船株式会社 | 照国海運株式会社 | 鶴丸海運株式会社 |
| 新和海運株式会社 | 朽木汽船株式会社 | 内田海運株式会社 |
| 菅谷汽船株式会社 | 東栄海運産業株式会社 | 合名会社上野運輸商会 |
| 扇興運輸株式会社 | 東興海運株式会社 | 浦賀重工業株式会社 |
| 瀬戸田造船株式会社 | 東京海事株式会社 | 八千代汽船株式会社 |
| 住友海上火災保険株式会社 | 東京海上火災保険株式会社 | 山水海運株式会社 |
| 住友商事株式会社 | 関南汽船株式会社 | 山下新日本汽船株式会社 |
| 田淵海運株式会社 | 東和汽船株式会社 | 山下近海汽船株式会社 |
| 太平洋海運株式会社 | 東和船舶株式会社 | 安田火災海上保険株式会社 |
| 大伸海運株式会社 | 株式会社東洋商会 | |

2021年度会員 業種別

| 業種別 | | |
|---------------------------|--------------------|------------------|
| 海運 | | |
| アイエスエスピーアンドアインテイクサービス株式会社 | 海洋海運株式会社 | 四宮タンカー株式会社 |
| 株式会社アイメックス | 有限会社回洋 | 秀和海運株式会社 |
| 青野海運株式会社 | 加藤海運株式会社 | 株式会社商船三井 |
| 旭海運株式会社 | 川崎汽船株式会社 | 商船三井ドライバルク株式会社 |
| 旭汽船株式会社 | 川崎近海汽船株式会社 | 株式会社商船三井内航 |
| 旭タンカー株式会社 | 株式会社関西ライン | 商船三井フェリー株式会社 |
| イースタン・カーライナー株式会社 | 神原汽船株式会社 | 昭和日タン株式会社 |
| 飯野海運株式会社 | 共栄タンカー株式会社 | 昭和物流株式会社 |
| 株式会社イコーズ | 協同商船株式会社 | シヨクユタンカー株式会社 |
| 泉汽船株式会社 | 協和海運株式会社 | 新日本海フェリー株式会社 |
| 出光タンカー株式会社 | 共和産業海運株式会社 | 新日本近海汽船株式会社 |
| 乾汽船株式会社 | 極東海運実業株式会社 | スター・マネージメント株式会社 |
| 井本商運株式会社 | 近海タンカー株式会社 | 西部タンカー株式会社 |
| 岩国海運株式会社 | 近海郵船株式会社 | 瀬野汽船株式会社 |
| 上野トランステック株式会社 | くみあい船舶株式会社 | 株式会社 SEVEN SEALS |
| 白井海運株式会社 | グリーンシッピング株式会社 | センコー汽船株式会社 |
| 宇部興産海運株式会社 | 栗林商船株式会社 | 千羽海運株式会社 |
| 英雄海運株式会社 | 栗林物流システム株式会社 | 第一タンカー株式会社 |
| SITC JAPAN 株式会社 | ケイライン ロジスティックス株式会社 | 第一中央汽船株式会社 |
| エスオーシー物流株式会社 | 神戸シッピングマネージメント株式会社 | 第一中央近海株式会社 |
| NS ユナイテッド海運株式会社 | 神戸船舶株式会社 | 第一中央内航株式会社 |
| NS ユナイテッドタンカー株式会社 | 興洋海運株式会社 | 大王海運株式会社 |
| NS ユナイテッド内航海運株式会社 | 国華産業株式会社 | 大日インベスト株式会社 |
| NYK バルク・プロジェクト株式会社 | コスモ海運株式会社 | 太平洋汽船株式会社 |
| ENEOS グローブ株式会社 | 佐藤汽船株式会社 | 株式会社辰巳商会 |
| ENEOS オーシャン株式会社 | 佐藤國汽船株式会社 | 辰巳マリン株式会社 |
| 株式会社榎本回漕店 | 三協輸送株式会社 | 田中海運株式会社 |
| MOL ケミカルタンカー株式会社 | 三晃海運株式会社 | 田淵海運株式会社 |
| MC シッピング株式会社 | 三光汽船株式会社 | 玉井商船株式会社 |
| 大阪ガスインターナショナルトランスポート株式会社 | 三洋海運株式会社 | 鶴丸海運株式会社 |
| 大阪船舶株式会社 | 三洋海事株式会社 | 鶴見サンマリン株式会社 |
| オーシャントランス株式会社 | シー・アイ・マリン株式会社 | TS マリン株式会社 |
| 株式会社オフショア・オペレーション | CMA CGM Japan 株式会社 | 東亜海運産業株式会社 |
| オリックス・マリタイム株式会社 | JFE 物流株式会社 | 株式会社東栄リーフライン |

| | | |
|----------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 東海商船株式会社 | 日産専用船株式会社 | 株式会社フレッシュキャリアーズ |
| 東京エルエヌジータンカー株式会社 | 株式会社日新 | 邦洋海運株式会社 |
| 東京汽船株式会社 | 日伸海運株式会社 | 北照海運株式会社 |
| 東慶海運株式会社 | 日鉄物流株式会社 | 真栄美海運株式会社 |
| 東興海運株式会社 | 日本海運株式会社 | 栢本海運産業株式会社 |
| 東幸海運株式会社 | 日本サルヴェージ株式会社 | 丸紅ロジスティクス株式会社 |
| 藤光汽船有限会社 | 日本マリン株式会社 | 三ツ浜汽船株式会社 |
| 東神油槽船株式会社 | 日本郵船株式会社 | 三菱鉱石輸送株式会社 |
| 東都海運株式会社 | 八馬汽船株式会社 | 宮崎産業海運株式会社 |
| 東北アジアライン株式会社 | 浜野海運株式会社 | 明治海運株式会社 |
| 東洋海運通商株式会社 | 早駒運輸株式会社 | 明和海運株式会社 |
| 株式会社同和ライン | 葉山船舶株式会社 | 株式会社八重垣船舶 |
| 株式会社トエイ SHIPPING | BBC Chartering Japan 株式会社 | 山根海運株式会社 |
| トヨフジ海運株式会社 | 久福汽船株式会社 | UNI SHIPS AND MANAGEMENT LTD. |
| 内海曳船株式会社 | 平井海運株式会社 | ユニトラ海運株式会社 |
| 株式会社 NAVTEC | 株式会社フェアフィールド ジャパン | 横浜油槽船株式会社 |
| 浪速タンカー株式会社 | フェニックス株式会社 | リベラ株式会社 |
| 西日本海運株式会社 | 株式会社フェリーさんふらわあ | 有限会社六甲船舶 |
| 日栄タンカー株式会社 | 福寿船舶株式会社 | ワレニウス ウィルヘルムセン オーシャン エーエス |
| 日徳汽船株式会社 | 福永海運株式会社 | |
| 港湾・倉庫・複合輸送 | | |
| 東海運株式会社 | 株式会社ダイトーコーポレーション | 双葉インターナショナル株式会社 |
| 伊勢湾海運株式会社 | ドイグロジャパン株式会社 | 株式会社ボルテックス セイグン |
| ケイヒン株式会社 | 東京港埠頭株式会社 | 三井倉庫株式会社 |
| 鴻池運輸株式会社 | 名古屋港埠頭株式会社 | 三井物産グローバルロジスティクス株式会社 |
| 株式会社ジェネック | ナラサキスタックス株式会社 | 三菱ケミカル物流株式会社 |
| 商船三井ロジスティクス株式会社 | 日東物流株式会社 | 三菱倉庫株式会社 |
| 昭和日タンマリンサービス株式会社 | 日本栄船株式会社 | 横浜川崎国際港湾株式会社 |
| 鈴与株式会社 | 日本通運株式会社 | 横浜港埠頭株式会社 |
| 株式会社住友倉庫 | 阪神国際港湾株式会社 | 寄神建設株式会社 |
| 全農物流株式会社 | 株式会社フジトランスコーポレーション | |
| 仲立・代理 | | |
| アクアマリン株式会社 | 株式会社協伸商会 | 株式会社大東元 |
| 株式会社アトラス | 三貫海運株式会社 | 知多港運株式会社 |
| 有明船舶株式会社 | サンビーム SHIPPING 株式会社 | テイエスエル タンカー株式会社 |
| アルファマリタイム株式会社 | 株式会社山立 | 寺西海運株式会社 |
| アロー SHIPPING ジャパン株式会社 | 三和交易株式会社 | 株式会社電発コール・テックアンドマリン |
| ウィルヘルムセンシッピングサービスジャパンプライベートリミテッド | シーダムシッピング株式会社 | 東京フレイティング株式会社 |
| ウォーレム シッピング リミテッド | 株式会社シッピング トウエンティワン | 福洋海運株式会社 |
| 株式会社エクセノヤマミズ | ジャパンシッピングサービス株式会社 | 株式会社フロンティアーズ |
| エバーグリーンシッピング・エージェンシー・ジャパン株式会社 | 商運マリン株式会社 | 株式会社松井商会 |
| オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社 | 株式会社セントラルマリン商会 | 株式会社マリントレーダー |
| 大原海運株式会社 | 第一中央ロジスティクス株式会社 | 株式会社丸吉通商 |
| 川畑海運株式会社 | 大同商運株式会社 | 株式会社ユニバーシップ |
| 船舶管理・船員配乗 | | |
| R. J. デルバンジャパン株式会社 | ケイラインエナジーシップマネジメント株式会社 | 東洋船舶株式会社 |
| イノマリンサービス株式会社 | ケイラインローローバルシップマネジメント株式会社 | 新田汽船株式会社 |
| 永豊商運株式会社 | コスモシーランド株式会社 | パンパシフィック海運株式会社 |
| MMSL ジャパン株式会社 | COLUMBIA SHIPMANAGEMENT LTD. | ファーストマリンサービス株式会社 |
| 海洋技術開発株式会社 | 山友汽船株式会社 | ベルンハルト シュルテ シッピングマネジメント リミテッド 日本支社 |
| 鹿児島船舶株式会社 | 株式会社テムマリタイム | 美須賀海運株式会社 |
| 極東船舶株式会社 | 株式会社東栄ジャパン | ワールドマリン株式会社 |
| 造船・船用機器 | | |
| 浅川造船株式会社 | 尾道造船株式会社 | ジャパン マリンユナイテッド株式会社 |
| 今治造船株式会社 | 株式会社カシワテック | 株式会社新来島サノヤス造船 |
| 株式会社大島造船所 | 川崎重工業株式会社 | 株式会社新来島どっく |

| | | |
|--|-------------------------------|-----------------------|
| 住友重機械工業株式会社 | 株式会社名村造船所 | 三菱造船株式会社 |
| 中国塗料株式会社 | 日本無線株式会社 | 株式会社メック |
| 常石造船株式会社 | 檜垣造船株式会社 | |
| 内海造船株式会社 | 株式会社三浦造船所 | |
| 保険 | | |
| 株式会社浅井市川海損精算所 | チャールス・テイラー・ジャパン株式会社 | ブリタニヤ P & I クラブ |
| ガードジャパン株式会社 | 東京海上日動火災保険株式会社 | 三井住友海上火災保険株式会社 |
| 共栄火災海上保険株式会社 | 東京マリンクレームサービス株式会社 | UK P & I クラブ |
| スチームシップ・ムーチュアル・アンダーライティング・アソシエーション・リミテッド | 日本船主責任相互保険組合 | 株式会社リード保険サービス |
| 損害保険 ジャパン株式会社 | ノース・オブ・イングランド P & I クラブ | |
| 荷主 | | |
| 株式会社エコマット産業 | 全国農業協同組合連合会 | 日本製鉄株式会社 |
| コスモ石油株式会社 | ダイヤモンド・ガス・インターナショナル 日本支社 | 三井化学株式会社 |
| 商社 | | |
| 伊藤忠商事株式会社 | 双日株式会社 | 明京商事株式会社 |
| 伊藤忠丸紅鉄鋼株式会社 | 大東通商株式会社 | 株式会社メタルワン |
| カーギル ジャパン合同会社 | 日本アイキャン株式会社 | 郵船商事株式会社 |
| 兼松株式会社 | 丸紅株式会社 | ワールドフューエルサービスジャパン合同会社 |
| 商船三井テクノトレード株式会社 | 三井物産株式会社 | |
| 住友商事株式会社 | 三菱商事株式会社 | |
| 金融 | | |
| アンカー・シップ・パートナーズ株式会社 | みずほリース株式会社 | 株式会社三菱 UFJ 銀行 |
| 東京センチューリー株式会社 | 株式会社三井住友銀行 | |
| 株式会社みずほ銀行 | 三井住友ファイナンス&リース株式会社 | |
| 法律事務所 | | |
| 赤木海事総合法律事務所 | K & L Gates 外国法共同事業法律事務所 | 一橋総合法律事務所 |
| 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 | シティユーワ法律事務所 | 一橋パートナーズ法律事務所 |
| 弁護士法人阿部・阪田法律事務所 | 田川総合法律事務所 | ポーラスター・マリタイム法律事務所 |
| 雨宮総合法律事務所 | 弁護士法人田中法律事務所 | 本間合同法律事務所 |
| 有泉・平塚法律事務所 | 津留崎・小林法律事務所 | マックス法律事務所 |
| 白井総合法律事務所 | TMI 総合法律事務所 | 弁護士法人マネジメントコンシェルジュ |
| FJK 法律事務所 | 東京山王法律事務所 | マリタックス法律事務所 |
| 弁護士法人 MYO | 戸田総合法律事務所 | 三村小松山縣法律事務所 |
| 弁護士法人エル・アンド・ジェイ法律事務所 | 中田・松村・若井法律事務所 | 弁護士法人むらかみ |
| 弁護士法人岡部・山口法律事務所 | 西村あさひ法律事務所 | 森・濱田松本法律事務所 |
| 小川総合法律事務所 | 弁護士法人東町法律事務所 | |
| 情報・調査・研究・査定 | | |
| 株式会社 IMOS | Gallagher Marine Systems | 株式会社日本海洋科学 |
| Veson Nautical Japan 合同会社 | 税理士法人タクトコンサルティング | 株式会社フィンアンドレイン |
| 株式会社エイ・アイ・エス | 株式会社東洋信号通信社 | 深田サルベージ建設株式会社 |
| 株式会社 MTI | 株式会社トランプデータサービス | 福田印刷工業株式会社 |
| 株式会社北見港湾総合研究所 | 日本印刷株式会社 | マリネット株式会社 |
| 海事関係団体 | | |
| 外航船舶代理店業協会 | 中国船級社日本株式会社 | 一般社団法人日本船舶機関士協会 |
| 一般財団法人近藤記念海事財団 | 日本沿岸曳船海運組合 | 日本内航海運組合総連合会 |
| 一般財団法人新日本検定協会 | 一般財団法人日本海事協会 | パナマ共和国総領事館 |
| 全国海運組合連合会 | 公益財団法人日本海事広報協会 | 一般社団法人みなと会計海事事務所 |
| 全国内航タンカー海運組合 | 公益社団法人日本海難防止協会 | 一般財団法人山縣記念財団 |
| 全国内航輸送海運組合 | 公益社団法人日本海洋少年団連盟 | リスカジャパン株式会社 |
| 全日本海員組合 | 一般社団法人日本船長協会 | |
| 全日本内航船主海運組合 | 特定非営利活動法人日本船舶管理者協会 | |
| 個人 | | |
| 峰 隆男 | | |
| その他 | | |
| 五洋建設株式会社 | JERA Global Markets Pte. Ltd. | マルクラ・ジャパン株式会社 |
| JFE エンジニアリング株式会社 | 独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構 | 三井 E & S 造船株式会社 |

100周年に向けた所内コンペで採用された 自社広告・キャッチフレーズ、記念ロゴ

●記念ロゴ



●自社広告・キャッチフレーズ



写真出典

- 第1章 ①③～⑧⑩⑫: 神戸アーカイブ写真館 (神戸市文書館、神戸市広報課)
②⑨⑪: 日本海運集会所
- 第2章 ①⑥⑦: 日本海運集会所
②④⑧: 「日本海運集会所二十年史」
③: 神戸アーカイブ写真館 (神戸市文書館、神戸市広報課)
⑤: 「船舶業の経営」(高野進・著)より
- 第3章 ①④: 神戸アーカイブ写真館 (神戸市文書館、神戸市広報課)
②③: 「日本海運集会所二十年史」
⑤: barman / PIXTA (ピクスタ)
⑥⑦⑧: 日本海運集会所
- 第4章 ①: FreedomZ / PIXTA (ピクスタ)
②④⑥⑦: 日本海運集会所
③: CORA / PIXTA (ピクスタ)
⑤: Hana / PIXTA (ピクスタ)
- コラム 神戸と海運 (1) ①②③: 日本海運集会所
コラム 神戸と海運 (2) ①②: 神戸アーカイブ写真館 (神戸市文書館、神戸市広報課)
コラム 小石川界限 (1) ①②: 日本海運集会所
コラム 小石川界限 (2) ①②③: 日本海運集会所

文 責

- 第1章 プロローグ ミナト神戸と大正時代 (千原圭三)
- 第2章 トーマス川村と海運 創業者・川村貞次郎の横顔 (菊池寧)
[KAIUN2011年1月号 P34～39より抜粋、再編集]
- 第3章 日本海運集会所 創立から90年までの航跡 (菊池寧)
[KAIUN2011年9月号 P14～19より抜粋、再編集]
- 第4章 社団法人から一般社団法人へ 2000年以降の経営の変遷 (千原圭三)
- コラム 神戸と海運 (1)(2) (今中啓貴)
コラム 小石川界限 (1)(2) (千原圭三)

参考文献

- 「日本海運集会所二十年史」、「日本海運集会所五十年史」
総合物流情報誌「KAIUN(海運)」掲載 創立70・80・90周年記念記事および創刊1000号記念記事
「仲裁業務の拡張に関わって」元専務理事 谷本裕範氏
「百年史のための覚え」元専務理事 松元俊夫氏

資料提供

- 1920年代の神戸関連資料 元理事 伊藤隆夫氏

日本海運集会所 100 年のあゆみ

非売品

| | |
|---------|---|
| 編集統括 | 今中 啓貴 |
| 編集協力 | 二社谷 周吾、富田 早悠美、齋藤 尚美 青戸 照太郎、三浦 かおり 西村 久美、鈴木 貴樹、岡村 紀子 (以上、一般社団法人日本海運集会所) |
| 企画・発行 | 一般社団法人日本海運集会所 〒112-0002 東京都文京区小石川 2-22-2 和順ビル 3 階 TEL : 03-5802-3861 FAX : 03-5802-8371 |
| デザイン・印刷 | 福田印刷工業株式会社 |
| 発行日 | 2022 年 5 月 22 日 |

本ハンドブックは所内外にある各種資料を参考に所内担当で執筆、編集いたしました。
本ハンドブックは利用者ご自身でのみご覧いただくものであり、本誌の全部又は一部（当所ウェブサイト掲載分を含む）についての、無許可の複製、ダウンロード、編集、加工、二次利用、転載、第三者への提供などを禁じます。

© 一般社団法人日本海運集会所

